

R A P P O R T . A N N U E L

1 9 9 9

UNE VISION MÉTROPOLITAINE DU TRANSPORT DES PERSONNES



ACMT

Agence métropolitaine de transport



lettre au Président de l'Assemblée nationale

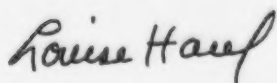
Québec ☐☐

Monsieur Jean-Pierre Charbonneau
Président de l'Assemblée nationale
Hôtel du Parlement
Québec

Monsieur le Président,
J'ai l'honneur de vous présenter le rapport des activités de l'Agence métropolitaine de transport pour l'exercice financier se terminant le 31 décembre 1999.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

La Ministre responsable de l'application de la Loi sur l'Agence métropolitaine de transport,



Louise Harel
Québec, le 26 avril 2000

lettre à la Ministre d'État aux Affaires municipales et à la Métropole

Madame Louise Harel
Ministre d'État aux Affaires municipales et à la Métropole
Hôtel du Parlement
Québec

Madame la Ministre,
Conformément aux dispositions de la Loi sur l'Agence métropolitaine de transport (L.R.Q., chapitre A-7.02), j'ai le plaisir de vous soumettre le rapport annuel de l'AMT pour l'exercice se terminant le 31 décembre 1999. Ce document présente le rapport des activités et les états financiers qui ont été approuvés par le conseil d'administration.

Veuillez recevoir, Madame la Ministre, l'assurance de mes sentiments distingués.

La présidente-directrice générale,



Florence Junca-Adenot
Montréal, le 25 avril 2000



Table des matières

Message de la présidente-directrice générale	4
Rapport des activités 1999	6
• Une mission métropolitaine	6
• Une action intégrée	6
• Son rôle de catalyseur et de rassembleur	6
• Des clients à satisfaire	6
• Des partenaires diversifiés et nombreux	6
• Une vision métropolitaine et une approche intégrée	7
• 1999 : année d'évaluation de l'application de la Loi sur l'AMT	7
Le conseil d'administration de l'AMT	8
L'équipe de l'AMT	9
Hausse de l'achalandage	10
L'enquête Origine-Destination 1998 : un outil de planification essentiel pour la région métropolitaine	12
Des initiatives prometteuses	
La gestion de la demande de transport dans les entreprises :	
des programmes-employeur pour modifier les habitudes	13
L'intégration tarifaire s'accroît	14
L'intégration des services de transport adapté s'élargit	15
La campagne sociétale Le TEC : suffit de s'en servir ! est un succès collectif	16
Le système automatisé de vente des titres et de perception des recettes	17
L'intermodalité vélo/transports en commun	18
Le réseau de transport métropolitain par autobus se développe	19
• De nouvelles infrastructures pour encourager les automobilistes à utiliser les transports en commun	19
• De nouveaux services d'autobus intégrés : le réseau des dessertes métropolitaines	20
• L'AMT favorise le partenariat pour gérer le réseau	21
Le réseau des trains de banlieue connaît un autre grand succès	22
• La ligne Montréal/Deux-Montagnes atteint sa capacité d'accueil	22
• La ligne Montréal/Dorion-Rigaud a dépassé le seuil des 3 000 000 de déplacements	22
• La ligne Montréal/Blainville connaît un succès fulgurant	23
• La ligne Montréal/Saint-Hilaire : entente de principe avec le CN pour un service de 5 trains par période de pointe	24
• Taux de satisfaction élevé des usagers des trains de banlieue	24
• Les projets de nouveaux services de trains de banlieue	24
Les résultats des études sur les systèmes de trains légers sur rails (SLR) permettent de choisir	25
Les études techniques sur les prolongements du métro se terminent	27
Le « système d'information-transport » de l'AMT	28
• Un programme d'enquêtes, sondages et relevés pour mieux répondre aux besoins de la clientèle	28
• Le Centre d'information métropolitain sur le transport urbain	28
Les colloques et la formation	29
L'administration et les finances	30
• Les politiques, les règlements et les décrets	30
• Les activités d'approvisionnement	31
• Le Fonds d'exploitation, en bref	32
• Le Fonds d'immobilisations, en bref	32
L'année 2000 : priorités et nouvelles initiatives	34
L'AMT en bref	35
Les états financiers	
• Rapport des vérificateurs	2
• Fonds d'exploitation	3
• Fonds d'immobilisations	5
• État des actifs immobilisés	7
• Notes afférentes aux états financiers	8

Message de la présidente-directrice générale

L' éventail de stratégies mis en place par l'AMT et ses partenaires en 1999 reflète sa volonté de privilégier une nouvelle approche pour développer les transports collectifs dans la région métropolitaine en s'ajustant aux besoins de déplacement de plus en plus complexes des citoyens, tout en s'adaptant aux contraintes financières, politiques ou d'aménagement urbain.

Grâce aux efforts déployés basés sur l'action et le partenariat, l'AMT et ses partenaires confortent l'accroissement de l'achalandage des transports en commun amorcé en 1996 avec une hausse de 1,3 % en 1999, dont 8,8 % d'augmentation pour les trains de banlieue, 4,7 % pour le réseau de transport métropolitain par autobus et 9 % pour les ventes de TRAM.

La nouvelle approche développée par l'AMT pour encourager le transport collectif se traduit notamment par la promotion de stratégies novatrices basées sur la gestion de la demande de transport en milieu de travail. La signature de deux premières ententes pour la mise sur pied de programmes-employeur avec Bombardier Aéronautique à Dorval et Nortel Networks à ville Saint-Laurent marque le début d'une série d'ententes de partenariat visant à favoriser une meilleure utilisation des moyens de transport existants grâce, entre autres, au co-voiturage.

L'intégration tarifaire, une réalité bien implantée, a connu en 1999 une avancée importante grâce à la création d'une nouvelle TRAM 18-21 ans qui permet aux étudiants, depuis le 1^{er} janvier 2000, de bénéficier d'un rabais de 20 %. En outre, l'année a été marquée d'une nouvelle augmentation de 9 % des ventes de titres métropolitains (TRAM).

L'intégration des services de transport adapté permet aux personnes handicapées de circuler sur le territoire des trois sociétés de transport depuis juillet 1998 et devrait s'élargir à l'ensemble du territoire de l'AMT en 2000. Le bilan de l'année 1999 démontre le succès de cette initiative, car plus de 1 000 personnes par mois en moyenne utilisent ce service.

Au chapitre de la promotion, l'AMT a connu en 1999 une année riche en initiatives conduites en concertation avec ses partenaires : la vaste campagne sociétale « Le TEC : Suffit de s'en servir ! » a été couronnée de succès, ce qui encourage à en assurer la poursuite en 2000. Cette campagne collective de promotion et d'information a permis de diffuser, auprès d'un large public, les multiples avantages des transports collectifs, tous modes confondus.

Le réseau de transport métropolitain par autobus a été développé grâce à l'ajout de deux nouveaux centres d'échanges à Repentigny et à Chambly, et également grâce à la poursuite des travaux au Terminus intermodal de Longueuil. La hausse de l'achalandage de 4,7 % par rapport à 1998, sur le réseau de transport métropolitain par autobus, est le fruit des nombreuses initiatives déployées par l'AMT et ses partenaires pour offrir un service d'excellence à la clientèle du réseau, en particulier grâce à l'ajout de 1 500 nouvelles places de stationnement incitatif et à la mise en place d'une nouvelle desserte métropolitaine entre l'autoroute 30 et le centre-ville dont la popularité ne se dément pas

(hausse de 54 % de l'achalandage).

L'achalandage du réseau des trains de banlieue a connu une hausse de 8,8 % par rapport à 1998, illustrant l'enthousiasme des utilisateurs face aux efforts de l'AMT et de ses partenaires des municipalités et des organismes de transport. En particulier, la ligne Montréal/Blainville a connu un succès fulgurant avec une hausse de 53 %, soit 11 % de plus que les objectifs fixés au départ. En tout, 11 041 300 déplacements ont été effectués en 1999 sur l'ensemble du réseau des trains de banlieue.

L'année 1999 a été marquée par des travaux de planification, dont la réalisation de quatre études de faisabilité et d'opportunité, avant d'implanter des systèmes de trains légers sur rails (SLR) dans la région métropolitaine. L'AMT a également piloté, avec ses partenaires du ministère des Transports du Québec (MTQ), de la STCUM, de la STL, de la Ville de Laval et des villes de la CUM, les études sur le prolongement du métro à Laval et vers l'est de la CUM, dont les résultats sont déposés en avril 2000.



Pour faire naître des idées novatrices et doter la région d'outils de planification performants, l'AMT a développé un système d'information-transport qui permet entre autres d'évaluer le niveau d'atteinte des objectifs de l'AMT par la mise en place d'indicateurs de performance, et de maintenir un portrait détaillé de la clientèle et de l'usage des transports en commun dans la région métropolitaine.

L'année 1999 a aussi été marquée par la publication des résultats de l'enquête Origine-Destination 1998, réalisée l'année précédente par l'AMT en étroite collaboration avec ses partenaires des organismes de transport, des conseils intermunicipaux de transport et des ministères. Cette vaste enquête offre un portrait fiable et détaillé de la mobilité des personnes sur le territoire métropolitain et contribuera à l'actualisation du plan stratégique de développement du transport métropolitain, adopté en 1997, ainsi qu'à l'orientation des actions de planification et de gestion des différents acteurs de la région métropolitaine.

La nouvelle politique de développement de l'intermodalité vélo/transports en commun adoptée en 1999 est l'illustration de la volonté de l'AMT d'encourager auprès de la clientèle l'utilisation successive de deux modes de transport écologiques : le transport en commun et le vélo. Elle s'est traduite par l'installation de près de 1 000 places de stationnement pour les vélos aux abords des équipements métropolitains.

L'année 1999 a également été une année-charnière dans l'avancement du dossier de l'automatisation du système de vente des titres et de perception des recettes, qui constitue un élément de support important d'une politique tarifaire métropolitaine.

Sur le plan financier, l'année 1999 pour le Fonds d'exploitation s'est terminée avec un excédent des dépenses sur les revenus, avant subvention d'équilibre, de 0,6 M\$, comparativement à un excédent des revenus sur les dépenses de 7,4 M\$ en 1998. Ce résultat net de 1999 est surtout attribuable à une baisse des revenus provenant de la taxe sur l'essence, moins élevés que ceux réalisés en 1998. Les revenus reportés de 1998 permettent de distribuer une subvention d'équilibre de

3,5 M\$, dont 350 000 \$ aux municipalités qui contribuent aux coûts d'exploitation et de gestion des trains et qui ne font pas partie d'une société de transport et le solde, à parts égales, à la STL et à la STRSM.

Une conséquence importante découle des résultats de 1999. Les revenus des taxes sur l'essence et des droits sur l'immatriculation n'atteignent pas les niveaux prévus pour supporter les développements de transport en commun, alors qu'elles sont les seules sources existantes; ce qui freinera le développement à partir de l'an prochain. En 1999, seule une hausse exceptionnelle de 19,2 % des revenus des trains a permis de supporter les développements de l'AMT, dans des activités autres que les trains.

Le Fonds d'immobilisations a permis d'élaborer un programme triennal d'immobilisations 2000-2001-2002, qui prévoit 91,7 M\$ de nouvelles initiatives qui s'ajoutent aux 361,3 M\$ de projets déjà autorisés.

Les contributions municipales de 15,1 M\$, qui constituent le Fonds d'immobilisations de l'AMT, et les subventions gouvernementales, ont permis de financer, entre autres, la poursuite des travaux au Terminus intermodal de Longueuil, les centres d'échanges à Chambly et à Repentigny, l'achat de nouvelles locomotives pour la ligne de trains de banlieue Montréal/Dorion-Rigaud et les études sur les SLR et les prolongements du métro.

Le niveau de 15,1 M\$ de contributions municipales du Fonds d'immobilisations est inférieur aux prévisions de 17 M\$ lors de la création de l'AMT. Cette baisse s'explique par la baisse des valeurs foncières et devrait s'accroître avec le dégel des rôles d'évaluation.

Ces réalisations n'auraient pu être possibles sans la contribution active des membres du conseil d'administration, réunis quinze fois en douze mois, à l'enthousiasme de l'équipe de l'AMT, à la contribution appréciée de nos partenaires et à l'étroite collaboration avec le ministère des Transports du Québec et le ministère des Affaires municipales et de la Métropole.

Il m'est agréable de les remercier chaleureusement.



Florence Junca-Adenot

rapport

Rapport des activités 1999

Une mission métropolitaine

L'Agence métropolitaine de transport (AMT) a été créée par une loi de l'Assemblée nationale du Québec, le 15 décembre 1995. Les activités du conseil d'administration ont débuté le 3 juin 1996. Elle relève du ministre d'État aux Affaires municipales et à la Métropole.

La mission de l'AMT est d'améliorer l'efficacité des déplacements des personnes dans la région métropolitaine et d'accroître l'utilisation des transports en commun et du transport adapté, tout en consolidant les noyaux urbanisés.

Elle exerce son mandat sur un territoire composé de 94 municipalités et de la réserve indienne de Kahnawake.

Une action intégrée

Elle planifie, coordonne, intègre et fait la promotion des services de transport en commun (autobus, métro, taxis, taxis, covoiturage, trains de banlieue, systèmes de trains légers sur rails et transport adapté) et intervient pour améliorer l'efficacité des corridors métropolitains. Elle offre à ses partenaires sa collaboration et son expertise, de même que des services qui répondent aux besoins de différentes clientèles. Elle agit comme agent de péréquation financière auprès des autorités organisatrices de transport en commun (AOT) de la région et comme organisme finançant, de façon incitative, le développement.

Son rôle de catalyseur et de rassembleur

L'AMT est un organisme de concertation et de décision doté de pouvoirs qui lui permettent :

- de développer et de promouvoir un réseau de transport en commun métropolitain;
- de gérer des équipements et des infrastructures de nature métropolitaine, tels les terminus, les stationnements incitatifs, les voies réservées, les dessertes métropolitaines;
- de gérer le réseau des trains de banlieue et d'en assurer l'expansion;
- d'intégrer les services et les tarifs de transport dans l'ensemble des municipalités de son territoire;
- d'intégrer les services de transport adapté.

Des clients à satisfaire

L'AMT agit sur l'ensemble du territoire métropolitain et son objectif est d'améliorer les services, les infrastructures et les équipements utilisés quotidiennement par près de 750 000 clients des transports en commun. Les 3,2 millions de citoyens de la région qui ont accès aux transports en commun constituent sa clientèle d'usagers potentiels. L'AMT répond aussi aux besoins d'une clientèle indirecte constituée des entreprises et des employeurs, des établissements scolaires, de santé et autres qui comptent sur des systèmes performants de transport pour accomplir leur mission.

Des partenaires diversifiés et nombreux

L'AMT a comme partenaires tous les intervenants des transports en commun œuvrant sur son territoire : 20 AOT et 13 organismes de transport adapté (OTA). Les AOT déterminent, pour leur territoire respectif, le niveau de service, les circuits et la tarification. Un des objectifs de l'AMT est de coordonner et d'harmoniser leurs actions. Il s'agit des :

- 3 sociétés de transport (STCUM, STL et STRSM);
- 13 conseils intermunicipaux de transport (CIT);
- 4 municipalités qui organisent seules leurs services de transport en commun;
- 13 organismes de transport adapté (OTA).

Les partenaires municipaux de l'AMT suivants participent au développement des services de transport en commun de la métropole. Ils regroupent :

- l'ensemble des municipalités situées sur le territoire de l'AMT (94 municipalités et la réserve indienne de Kahnawake);
- la Communauté urbaine de Montréal (CUM);
- les 12 municipalités régionales de comté (MRC).

Les partenaires socio-économiques de l'AMT sont les conseils régionaux de développement, les chambres de commerce, les milieux syndical et associatif, ainsi que les entreprises qui apportent une contribution importante au développement d'une nouvelle vision métropolitaine des transports.

Les ministères des Transports du Québec (MTQ), des Affaires municipales et de la Métropole (MAMM), des Finances et de l'Environnement du Québec contribuent, chacun en fonction de son champ de responsabilités, aux travaux de l'AMT dans la région métropolitaine.

Une vision métropolitaine et une approche intégrée

Les interventions de l'équipe de l'AMT sont axées sur l'action. Les groupes de travail avec les partenaires favorisent la recherche de solutions réalistes et permanentes à des problèmes concrets et encouragent les partenariats et le « faire-faire », tout en incarnant une vision métropolitaine.

L'AMT a adopté une approche intégrée qui s'appuie sur quatre volets complémentaires : sociétal, employeur, tarifaire et géographique.

1999 : année d'évaluation de l'application de la Loi sur l'AMT

La Loi sur l'AMT comprend une disposition qui demandait au ministre responsable de procéder à l'évaluation de cette loi au cours de l'année 1999. Le rapport d'évaluation a été déposé à l'Assemblée nationale par la ministre d'État aux Affaires municipales et à la Métropole, le 1^{er} décembre dernier.

Le rapport du conseil d'administration de l'AMT

En avril 1999, le conseil d'administration a rendu compte des mandats qui lui ont été confiés et du contexte qui a entouré l'application de cette nouvelle loi. Il a fait état des nombreuses réalisations accomplies par

l'AMT, en étroite collaboration avec les partenaires, malgré le contexte difficile découlant du nouveau cadre institutionnel et financier instauré en 1995.

Une mission métropolitaine accomplie

Le rapport de la Ministre démontre que l'application de la Loi sur l'AMT a procuré des acquis sur lesquels il est désormais possible de s'appuyer pour améliorer les

transports en commun dans l'agglomération. Ces acquis découlent du cadre nouveau créé par la loi ainsi que des initiatives et des réalisations de l'AMT.

Les sociétés de transport et l'Association des CIT ont donc reconnu, dans leur évaluation de l'application de la loi, la nécessité

d'une instance métropolitaine, telle que l'AMT, et la pertinence du mandat qui lui a été confié.

Comme l'a mentionné la Ministre lors de la présentation du rapport, « À la lumière des résultats obtenus, notamment l'intégration tarifaire et celle du transport adapté, l'amélioration des services de trains de banlieue et un partage financier plus équitable, on peut considérer qu'avec cette loi, le gouvernement du Québec a posé les jalons d'une vision métropolitaine en matière de transport des personnes dans la région métropolitaine de Montréal. »



administration

Le conseil d'administration de l'AMT

Le conseil d'administration de l'AMT est formé de cinq membres, nommés par le gouvernement. Deux d'entre eux représentent les municipalités. L'un est choisi après consultation du comité exécutif de la CUM et l'autre, sur avis du maire de la Ville de Laval et des préfets des municipalités régionales de comté dont le territoire est compris en tout ou en partie dans celui de l'AMT.


Le conseil d'administration de l'AMT a adopté, le 4 octobre 1996, un premier code d'éthique pour les employés de l'AMT et ses représentants et, par la suite, un code d'éthique des membres du conseil d'administration conforme au *Règlement sur l'éthique et la déontologie des administrateurs publics* (GOQ, partie 2, 30 juin 1998, p.3374). Tous ses membres ont toujours agi en conformité avec ces codes.

En cette quatrième année d'existence de l'AMT, d'une importance tout aussi cruciale que les trois précédentes, les enjeux et la diversité des dossiers ont exigé

du conseil d'administration un travail constant et des efforts soutenus.

Le conseil a adopté, en 1999, 244 résolutions décisionnelles, dont deux sur division, au cours de 12 séances régulières et de 3 séances spéciales.

Monsieur Paul Larocque, maire de la Ville de Bois-des-Filion, monsieur Jean-Luc Moisan, responsable de l'information à la Direction de la santé publique de Montréal-Centre, Régie régionale de la santé et des services sociaux, monsieur Pierre-Yves Melançon, conseiller associé au maire de Montréal et vice-président du conseil d'administration de la STCUM, ainsi que monsieur Robert Petrelli, avocat, Ph.D., étaient les membres du conseil d'administration de l'AMT, présidé par madame Florence Junca-Adenot, présidente-directrice générale. Madame Denise Gosselin agit à titre de secrétaire générale exécutive.

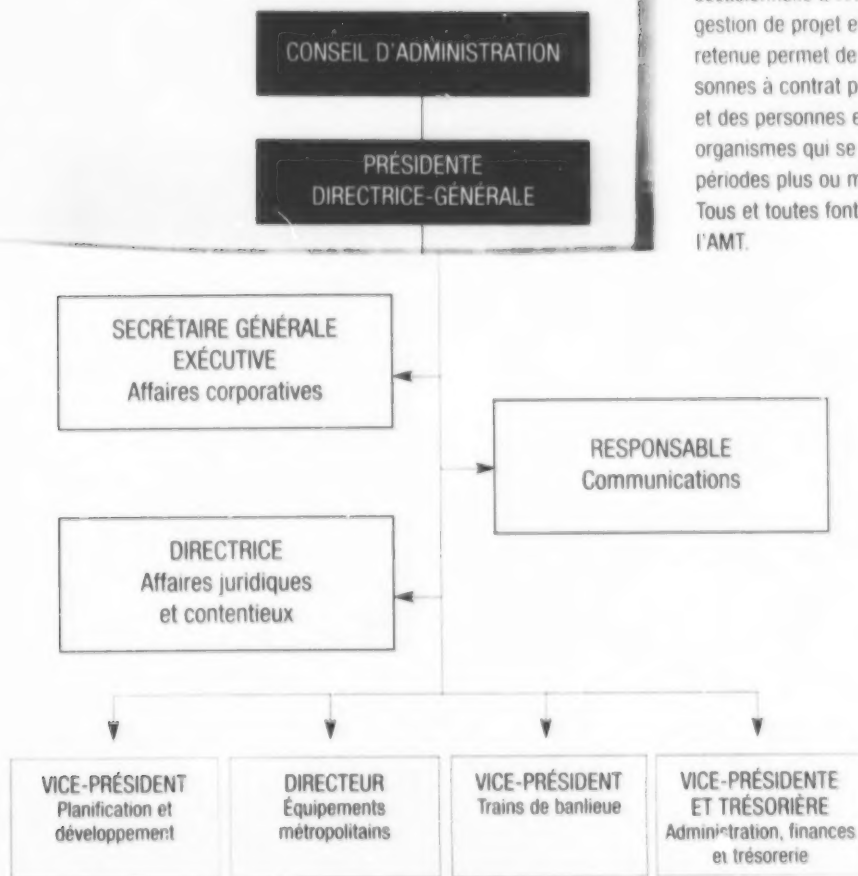


Un conseil
d'administration
dynamique
à l'écoute
du milieu

De gauche à droite : Jean-Luc Moisan, Paul Larocque, Florence Junca-Adenot, Denise Gosselin, Pierre-Yves Melançon et Robert Petrelli

L'équipe de l'AMT

L'équipe de l'AMT est composée de personnes travaillant de façon régulière et occasionnelle à l'AMT. L'approche par gestion de projet et de « faire-faire » retenue permet de s'adjoindre des personnes à contrat pour réaliser des projets et des personnes en provenance d'autres organismes qui se joignent pour des périodes plus ou moins longues à l'AMT. Tous et toutes font partie de l'équipe de l'AMT.



Équipe de direction

De gauche à droite : Raynald Bélanger, vice-président Trains de banlieue; Florence Junca-Adenot, présidente-directrice générale; Nathalie Mills, directrice Affaires juridiques et contentieux; Luc Fortin, directeur Équipements métropolitains; Bernard Théoret, responsable Communications; Denise Gosselin, secrétaire générale exécutive; Céline Desmarreau, vice-présidente et trésorière Administration, finances et trésorerie et Pierre Bouvier, vice-président Planification et développement

hausse

Hausse de l'achalandage

Les actions et les résultats de l'AMT à l'égard de l'achalandage, sa première priorité, demeurent conjoints et solidaires de ceux des organismes locaux de transport en commun.

Un objectif dépassé pour les équipements métropolitains et les trains de banlieue

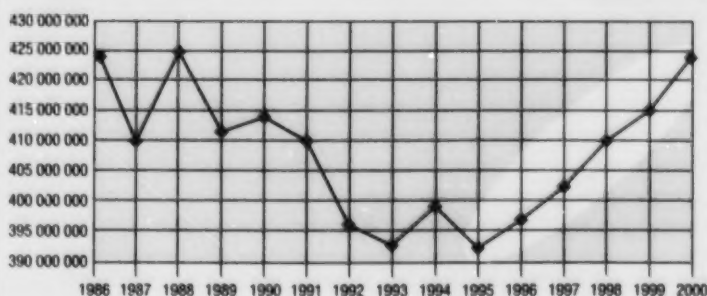
En 1999, l'objectif poursuivi par l'AMT consistait à accroître l'achalandage de 2 % dans la région métro-

politaine, dont 5 % pour le réseau de trains de banlieue et 3 % pour les déplacements métropolitains par autobus. Pour 1999, l'accroissement de l'achalandage des transports en commun est de 1,3 %, avec une plus forte croissance que prévue pour les trains de banlieue (+ 8,8 %) et pour les déplacements métropolitains (+ 4,7 %), donc en lien direct avec les nouveaux projets de l'AMT.

Ces résultats démontrent que les efforts soutenus de

Avec 1,3 % de croissance des déplacements en transport en commun, dont + 8,8 % pour les trains de banlieue et + 4,7 % pour les déplacements métropolitains, l'AMT a atteint ses objectifs pour 1999 grâce aux efforts déployés par son équipe et ses partenaires

Achalandage annuel en transport en commun entre 1986 et 2000



1987-93 : -2 % / an
 1996 : +1 % / an
 1997 : +1,2 % / an
 1998 : +2 % / an
 1999 : +1,3 % / an
 2000 (objectif) : +2 % / an
 vers : +3 % / an

l'AMT et de ses partenaires pour offrir un service de transport en commun diversifié et de haute qualité ont porté fruits. Après deux années consécutives de hausse de l'achalandage (dont 2 % en 1998), et grâce à l'accroissement de la cadence de développement du réseau métropolitain appuyé par une promotion soutenue de l'utilisation des transports en commun, l'objectif de 11 % de croissance, établi par le plan stratégique de développement du transport métropoli-

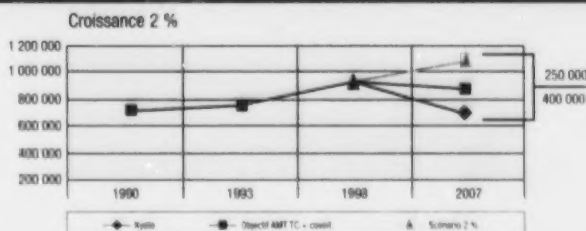
tain entre 1996 et 2007, sera atteint en 2001.

Déplacements soutenus par l'aide métropolitaine versée par l'AMT

Le nombre de déplacements par autobus subventionnés par l'AMT en vertu de l'aide métropolitaine (compensation octroyée en vertu de l'apport au réseau de transport métropolitain par autobus) a augmenté de 4,7 % en 1999 par rapport à 1998.



Déplacements en automobile dans la région métropolitaine et efforts à fournir en transport en commun



Si les tendances actuelles se maintiennent, les déplacements automobiles s'intensifieront dans la région métropolitaine de Montréal dans les années à venir. Pour répondre aux objectifs, l'AMT et ses partenaires doivent intensifier la hausse de l'achalandage en transport en commun pour réduire de 250 000 le nombre d'automobiles sur les routes. Pour répondre aux engagements du Protocole de Kyoto en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, c'est 400 000 autos qu'il faudrait retirer du réseau routier métropolitain d'ici 2007.

Variation de l'achalandage annuel 1996/97/98/99 Achalandage sur les réseaux des AOT sur le territoire de l'AMT

	Achalandage 1996 Nb dépl./an*	Achalandage 1997 Nb dépl./an*	Variation 97/96	Achalandage 1998 Nb dépl./an**	Variation 98/97	Achalandage 1999 Nb dépl./an***	Variation 99/98
AMT (trains)	6 939 437	8 328 182	20,01 %	10 145 068	21,82 %	11 041 255	8,83 %
AMT (autobus)				56 818		256 477	351,40 %
STCUM (métro et autobus)	336 500 000	338 800 000	0,68 %	343 237 652	1,31 %	346 200 000****	0,86 %
STL	15 954 844	16 284 216	2,06 %	16 744 294	2,83 %	16 787 867	0,26 %
STRSM	26 821 320	26 989 988	0,63 %	27 798 925	3,00 %	28 349 746	1,98 %
OMIT	11 399 677	11 897 526	4,37 %	12 524 073	5,27 %	13 056 118	4,25 %
Total	397 615 278	402 299 912	1,18 %	410 506 830	2,04 %	415 691 463	1,26 %

* Achalandage tiré des relevés périodiques sur les trains et sur la desserte Chevrier de l'AMT, des documents budgétaires de la STCUM, des services de la planification de la STL et de la STRSM, des documents du MTQ utilisés pour fins de subventions des OMIT.

** Achalandage tiré des relevés périodiques sur les trains et sur la desserte Chevrier de l'AMT, des documents budgétaires de la STCUM, des services de la planification de la STL et de la STRSM, des documents du MTQ utilisés pour fins de subventions des OMIT. De plus, l'achalandage a été réévalué afin de ne pas tenir compte de l'incidence du verglas pour rendre les chiffres comparables à l'année 1997. L'achalandage de la STCUM a été également ajusté pour tenir compte des déplacements des usagers utilisant les titres de transport de la TRAM 4 à 8 sur le réseau du métro.

*** Achalandage tiré des relevés périodiques sur les trains et sur la desserte Chevrier de l'AMT, des documents budgétaires de la STCUM, des services de la planification de la STL et de la STRSM, des documents du MTQ utilisés pour fins de subventions des OMIT, et projection sur la base de la distribution des ventes de titres.

**** Évaluation préliminaire STCUM.

L'enquête Origine-Destination 1998 : un outil de planification essentiel pour la région métropolitaine

Un vaste travail collectif et des résultats atteints

La septième enquête Origine-Destination (O-D) a été réalisée à l'automne 1998 auprès de 164 000 personnes appartenant à 65 000 ménages. Les caractéristiques de plus de 418 000 déplacements y ont été recueillies.

Réalisée au coût de 1,1 M\$, elle a été coordonnée par l'AMT en étroite collaboration avec le MAMM, le MTQ, la STCUM, la STRSM, la STL et l'Association des CFT.

Cette enquête a atteint les quotas d'entrevues prévus et a produit des résultats dans un délai plus court qu'au-paravant tout en respectant le budget prévu. L'expertise offerte par les partenaires, la collaboration scientifique et technique de chercheurs de l'École Polytechnique de Montréal et du Bureau d'interviewers professionnels expliquent notamment ce résultat.

1999 : Analyse et synthèse de l'information pour un outil de planification majeur

À partir de l'information recueillie lors de l'enquête téléphonique de 1998, la validation, le traitement statistique et l'analyse ont permis la synthèse des résultats et leur diffusion publique en décembre 1999.

Les résultats de l'enquête O-D sont d'abord utilisés pour mesurer la mobilité et son évolution. Ils servent aussi :

- à analyser le comportement des usagers des transports en commun;
- à évaluer l'impact de nouveaux projets (prolongements

du métro, modernisation des lignes de trains de banlieue, implantation de SLR, nouvelles lignes d'autobus, etc.);

- à planifier les systèmes de transport et à gérer les grands équipements collectifs.

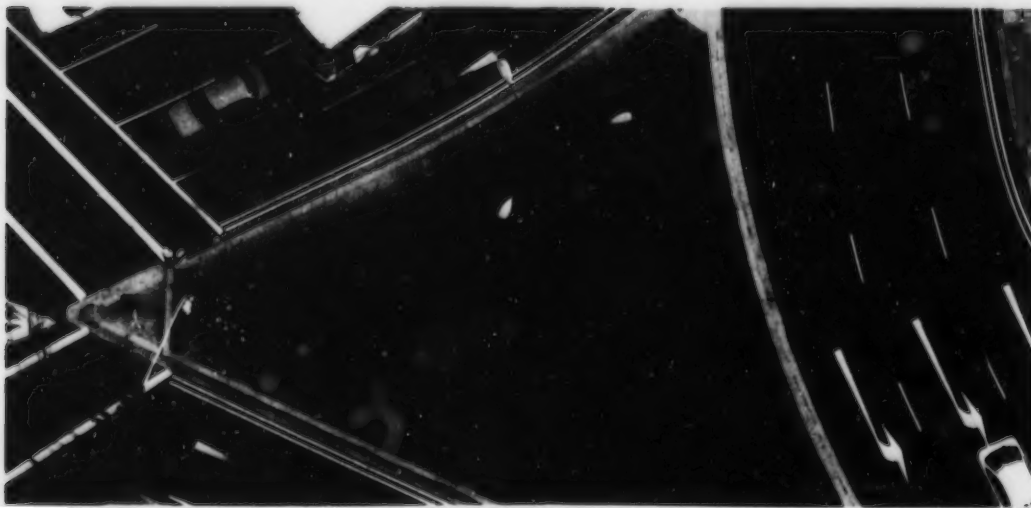
Pour l'AMT, les renseignements résultant de l'enquête O-D contribueront notamment à l'actualisation de son plan stratégique, à étudier des scénarios tarifaires et des projets métropolitains et à orienter les actions de promotion et d'information à la clientèle.

Les faits saillants de l'enquête O-D 1998

L'enquête a permis de constater une hausse de 21 % des déplacements motorisés quotidiens dans la région métropolitaine de 1987 à 1998. Cette hausse est causée par la croissance combinée de la population (10 %), du nombre de déplacements quotidiens par personne (8 %), des déplacements des lieux de résidence vers l'extérieur du centre de la CUM, de la hausse du travail des femmes et des tendances démographiques.

En ce qui concerne l'utilisation des transports en commun, le nombre de déplacements a diminué de 11 % de 1987 à 1993, puis, a connu un redressement partiel récent (-3 %) de 1993 à 1998 (pointe AM).

Pour les échanges inter-régionaux, en pointe du matin, modes de déplacement auto et transport en commun confondus, on observe une augmentation moyenne de 17 % de 1987 à 1998. L'augmentation est de 6 % pour les déplacements CUM vers CUM, de 17 % pour les déplacements banlieue-CUM et de 45 % de banlieue à banlieue.



La gestion de la demande de transport dans les entreprises : des programmes-employeur pour modifier les habitudes



Une stratégie novatrice développée par l'AMT en partenariat avec les entreprises

Les programmes-employeur ont pour objectif de modifier le comportement de déplacement des travailleurs, afin de favoriser l'usage des transports en commun, de la bicyclette, etc. ou une utilisation plus optimale de l'automobile (covoiturage). Pour les entreprises, assurer une gestion efficace et harmonieuse des transports de leur personnel permet de réduire les irritants liés à l'accès au lieu de travail et au stationnement.

230 automobiles ont été retirées de la route en 1999

Deux ententes de collaboration dans le cadre de programmes-employeur ont été conclues au cours de l'année 1999 avec l'entreprise Bombardier Aéronautique à Dorval et avec Nortel Networks, à ville Saint-Laurent.

L'entente signée avec Bombardier vise à réduire de 800 le nombre de véhicules utilisés par les employés dès la première année. À la fin 1999, soit trois mois après la mise en place du programme avec l'entreprise, 200 équipes de jumelage étaient formées, ce qui représente environ 230 véhicules de moins sur les routes. L'entente avec Nortel Networks vise à retirer 300 véhicules de la route en 2000.

Objectif 2000 : retirer 4 000 véhicules de la route grâce au covoiturage

Au cours de l'année 2000, ces ententes se multiplieront et s'adapteront à d'autres domaines : quatre autres entreprises, une municipalité et des regroupements tels les commissariats industriels.

BOMBARDIER
AÉRONAUTIQUE



AMT
Agence métropolitaine de transport

Des initiatives prometteuses



COVOITURAGE BOMBARDIER

intégration

L'intégration tarifaire s'accroît



Depuis le 1^{er} juillet 1998, l'intégration tarifaire étendue à toute la région métropolitaine est une réalité et permet aux utilisateurs des transports en commun d'avoir accès, avec la TRAM, aux réseaux d'autobus, de trains de banlieue et de métro sur le territoire métropolitain.

L'élargissement de l'intégration tarifaire aux OMIT s'est traduit par des ventes de TRAM dans les zones 4 à 8 totalisant 95 000 cartes pour l'année 1999, représentant en moyenne près de 8 000 usagers par mois (plus de

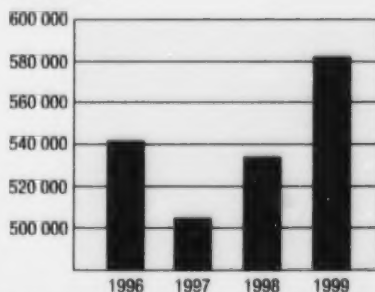
10 000 pour les mois les plus achalandés). Au total, la venue des TRAM 4 à 8 a permis un accroissement de 9 % des ventes des titres métropolitains mensuels. Un sondage auprès de la clientèle permet de constater que plus de 30 % des acheteurs de TRAM 4 à 8 étaient auparavant des utilisateurs de l'automobile. Ce projet a donc permis de retirer 2 500 autos des routes en période de pointe du matin.



**ARRIVE
EN VILLE
POUR PAS CHER**

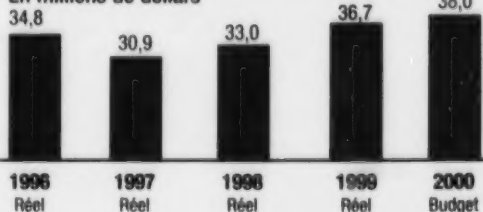
Nombre de TRAM vendues

(Toutes zones)



Évolution des recettes métropolitaines (TRAM)

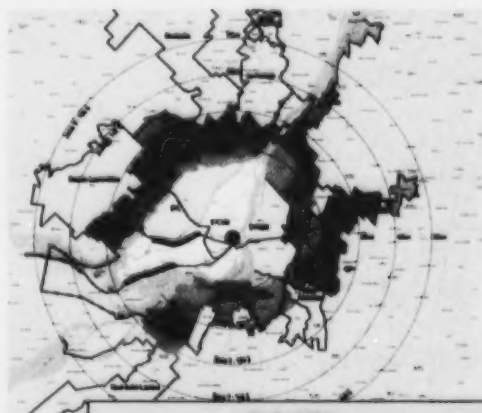
En millions de dollars



Une TRAM 18-21 ans depuis le 1^{er} janvier 2000

Les travaux conduits en 1999 au sein du Comité sur la tarification ont permis d'offrir aux étudiants âgés de 18 à 21 ans inclusivement, et ce depuis le 1^{er} janvier 2000, une carte TRAM avec un rabais de 20 % par rapport au tarif ordinaire. Cette nouvelle initiative favorise une utilisation accrue des transports collectifs par les étudiants de niveau collégial et universitaire en réduisant l'attrait de l'acquisition d'une automobile.

La majorité des OMIT et des sociétés de transport proposaient déjà des tarifs intermédiaires pour les titres locaux : la nouvelle TRAM 18-21 ans, soulignée par une vaste campagne de promotion, permet donc d'offrir ce produit sur le réseau de transport métropolitain et vise 1 500 nouveaux utilisateurs des transports en commun dès la première année. Le rabais ainsi accordé représente un coût de 1 M\$ par année pour les AOT qui sera assumé par l'AMT.



Titre exigé	Tarifs 2000		
	Tarif ordinaire	Tarif intermédiaire (élèves de 18 à 21 ans)	Tarif réduit (60 ans et plus, titulaire de carte de 18 ans)
CAM	47,00 \$		20,00 \$
TRAM 2	60,00 \$	48,00 \$	33,50 \$
TRAM 3	75,00 \$	60,00 \$	42,00 \$
TRAM 4	86,00 \$	70,50 \$	49,50 \$
TRAM 5	104,00 \$	83,25 \$	58,50 \$
TRAM 6	124,00 \$	99,25 \$	70,00 \$
TRAM 7	145,00 \$	116,00 \$	81,00 \$
TRAM 8	165,00 \$	132,00 \$	92,50 \$

Note : Les tarifs intermédiaire et réduit sont offerts sur présentation d'une carte d'accès émise par l'AMT ou une carte d'identité émise par la STRAM et la STL, et par la STCUM pour les tarifs réduits.

adapté

L'intégration des services de transport adapté s'élargit



Un succès et une nécessité

La première année d'opération de l'intégration des services de transport adapté sur le territoire des 3 sociétés de transport a permis de réaliser 13 821 déplacements interréseaux durant les 12 premiers mois du projet, soit une moyenne mensuelle de 1 150 déplacements, ce qui confirme la nécessité de ce service.

Les déplacements effectués de porte à porte représentent 64 % des déplacements totaux, tandis que 36 % des déplacements nécessitent une correspondance (au Terminus Henri-Bourassa ou au Centre Lucie-Bruneau).

En juillet 2000, ce projet complètera sa deuxième année de fonctionnement. Ce nouveau service offert aux usagers du transport adapté est issu des travaux du Comité sur l'intégration des services de transport adapté, formé de représentants des OTA, des clients, de l'Office des personnes handicapées du Québec, du MTQ et de l'AMT.

Offrir à la clientèle du transport adapté un large éventail de destinations

L'AMT, avec le Comité, compte établir en 2000 un mode d'organisation permanent pour le service de transport adapté et élargir l'intégration aux 10 organismes de transport adapté des Couronnes Nord et Sud.

La campagne sociétale *Le TEC : suffit de s'en servir !* est un succès collectif



L'avion AMT/TEC/CKMF prend son envol tous les jours



La première campagne sociétale de promotion des transports en commun organisée par l'AMT, les sociétés de transport et les CIT s'est tenue du mois d'août au 24 décembre 1999.

Cette campagne a été appuyée par de nombreux partenaires, entreprises publiques ou privées, syndicats, municipalités, etc. Le président-directeur général d'Hydro-Québec, André Caillé, a accepté d'en être le parrain d'honneur. La valeur de la campagne est évaluée à 1,5 M\$, pour une mise de fonds de l'ordre de 642 000 \$.

Des initiatives nombreuses et originales pour soutenir le TEC

L'événement a été souligné par de multiples initiatives. Concours, tirages de titres de transport, distribution de dépliants et d'affiches, installation de bannières, tenue de séances d'information, publipostage, résolutions des conseils municipaux, mémos sur Intranet, etc., ont illustré la volonté des quelque 250 partenaires actifs de la campagne (entreprises et municipalités) d'appuyer la pro-

motion du TEC et de sensibiliser le grand public à ses nombreux avantages.

Le point culminant de cette campagne, *La semaine du TEC*, a été marquée par plusieurs manifestations d'envergure, dont l'initiative d'Hydro-Québec de déployer au sommet de son siège social une bannière géante à l'appui des transports en commun. Dans le même esprit, un partenariat entre l'AMT et la station de radio CKMF 94,3 a donné lieu à une campagne publicitaire à la fois originale et astucieuse : l'avion *TEC/AMT/CKMF*, à partir duquel un chroniqueur de circulation dresse le portrait des conditions routières tout en présentant les solutions alternatives offertes par les transports en commun, pendant 24 mois.

Un bilan très positif qui encourage à poursuivre la campagne en 2000

Les résultats de cette campagne sont largement positifs, comme en témoignent les deux enquêtes d'évaluation menées avant et après l'événement. La campagne a bénéficié d'une très bonne couverture médiatique avec 104 articles et reportages. La valeur attendue de la campagne était de 1,5 M\$; cet objectif a été atteint avec 540 000 \$ de l'AMT, 102 000 \$ de commanditaires et 861 000 \$ en gratuits et valeur médiatique.

En 1999, l'AMT a également mené plusieurs campagnes d'information (nouvelle TRAM 18-21 ans, système de vérification du paiement sur l'honneur, etc).

En outre, une publicité pour l'AMT a remporté en 1999 un coq d'or au 40^e concours de Publicité-Club de Montréal.

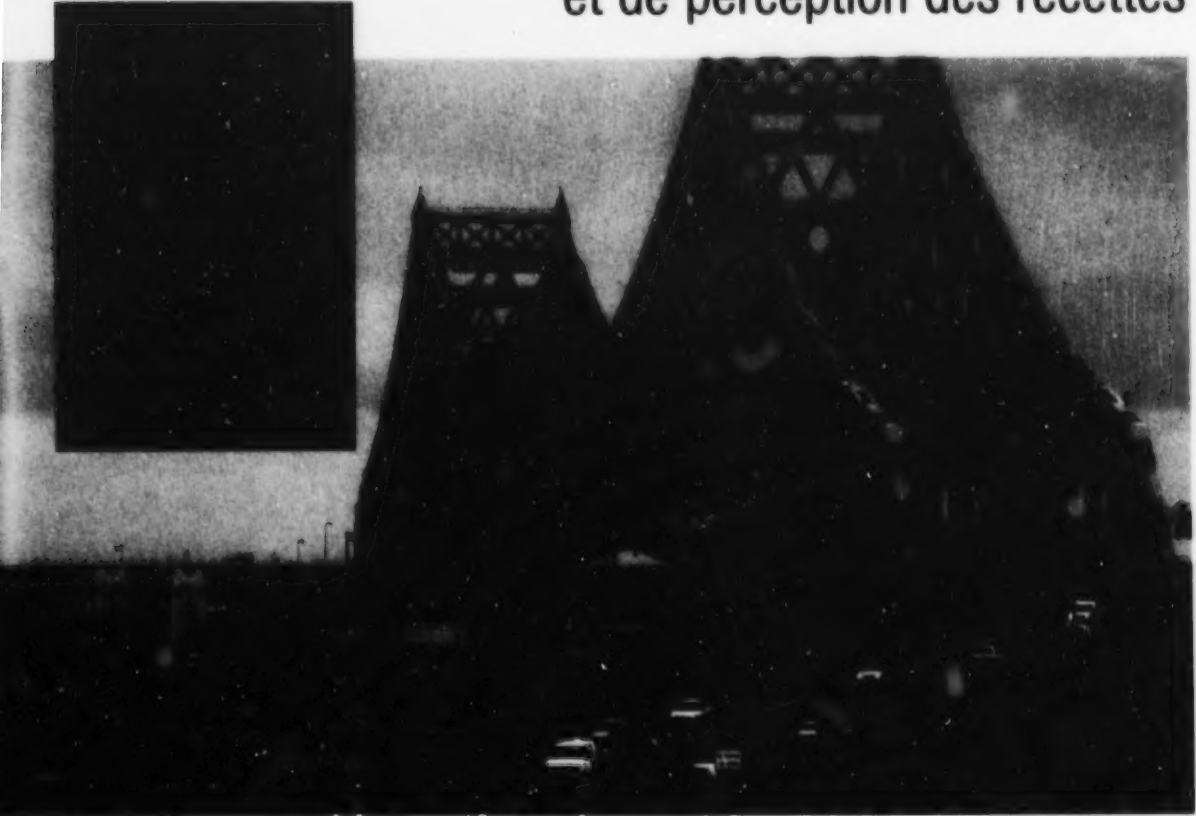
La campagne sociétale se poursuivra au cours de l'année 2000. Son objectif : attirer 1 000 nouveaux utilisateurs vers les transports collectifs.



Bannière géante hissée sur l'édifice d'Hydro-Québec

automatisé

Le système automatisé de vente des titres et de perception des recettes



L'automatisation du système de vente de titres de transport et de perception des recettes sur le territoire de l'AMT franchit ses premières étapes

Le Comité sur l'automatisation des systèmes de vente de titres et de perception des recettes (l'AMT, la STCUM, la STRSM, la STL et l'Association des CIT) a adopté une approche dite « modulaire » pour le développement des futurs systèmes informatisés de vente des titres et de perception des recettes.

Ce projet répond à de nombreux objectifs, dont :

- doter la région métropolitaine d'un système de gestion cohérent, équitable et intégré, ainsi que d'outils permettant d'adapter le tarif à des caractéristiques du service;
- constituer un élément de support important de la politique d'intégration tarifaire;
- offrir progressivement aux clients une tarification plus adaptée à leurs comportements de déplacement en transport en commun;

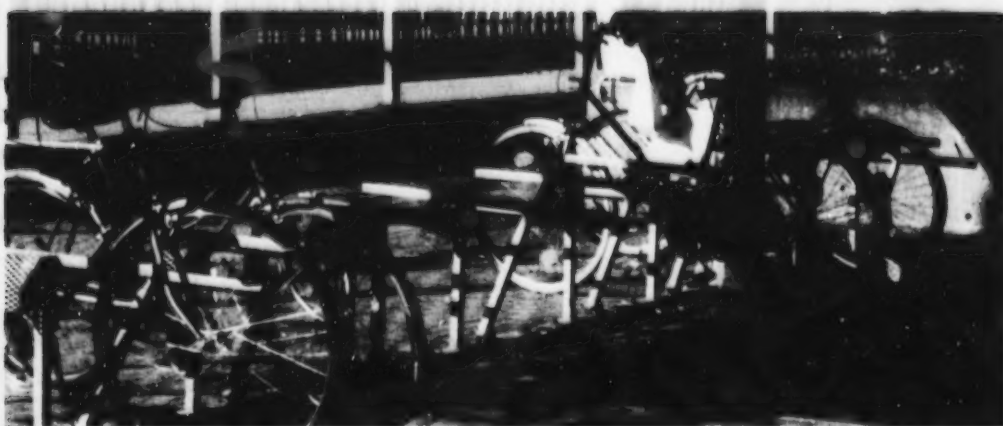
- raffiner la répartition des recettes de la vente de TRAM;
- diminuer la fraude et les erreurs humaines;
- raffiner les méthodes de planification de l'AMT et des AOT.

1999 : une année charnière

En mai 1999, l'appel d'offres de l'AMT est lancé : quatre fournisseurs, chefs de file à l'échelle mondiale, y répondent. Une étape d'analyse et de sélection permettra, au premier trimestre 2000 et avec la participation active des organismes de transport, de choisir le fournisseur et le futur système de carte à puce. Les études préliminaires pourraient commencer avant la fin de juin 2000.

L'automatisation de la vente des titres de transport et de la perception des recettes telle qu'elle est envisagée révèle une approche très novatrice. La région métropolitaine est la première agglomération du Canada à lancer ce type de programme d'automatisation : elle pourrait donc avantageusement servir de modèle.

L'intermodalité vélo/transports en commun



L'AMT favorise l'utilisation successive du vélo et des transports en commun

En 1999, 994 places de stationnement pour vélos ont été mises à la disposition des clients aux abords des équipements du réseau métropolitain.

Ces efforts sont l'illustration de la nouvelle politique de développement de l'intermodalité adoptée au printemps 1999 par le conseil d'administration de l'AMT, qui prévoit :

- pour les nouveaux équipements : planifier l'accès aux vélos;
- pour les équipements existants : développer les stationnements des vélos et faciliter l'accès des cyclistes;
- pour le matériel roulant du réseau des trains de banlieue : évaluer et ajuster, s'il y a lieu, la capacité de transport de vélos à bord des voitures.

L'AMT a également confié en 1999 à Vélo-Québec le mandat d'analyser les modalités d'accès pour les cyclistes dans 4 gares et 2 terminus, particulièrement sous l'angle de la sécurité.



Le réseau de transport métropolitain par autobus se développe



De nouvelles infrastructures pour encourager les automobilistes à utiliser les transports en commun

Le réseau de l'AMT ne comptait, en 1996, que **21** infrastructures; en 1999, **36** équipements sont à la disposition des clients, dont un nouveau centre d'échanges à Chambly et un nouveau stationnement incitatif de 125 places à Saint-Bruno.

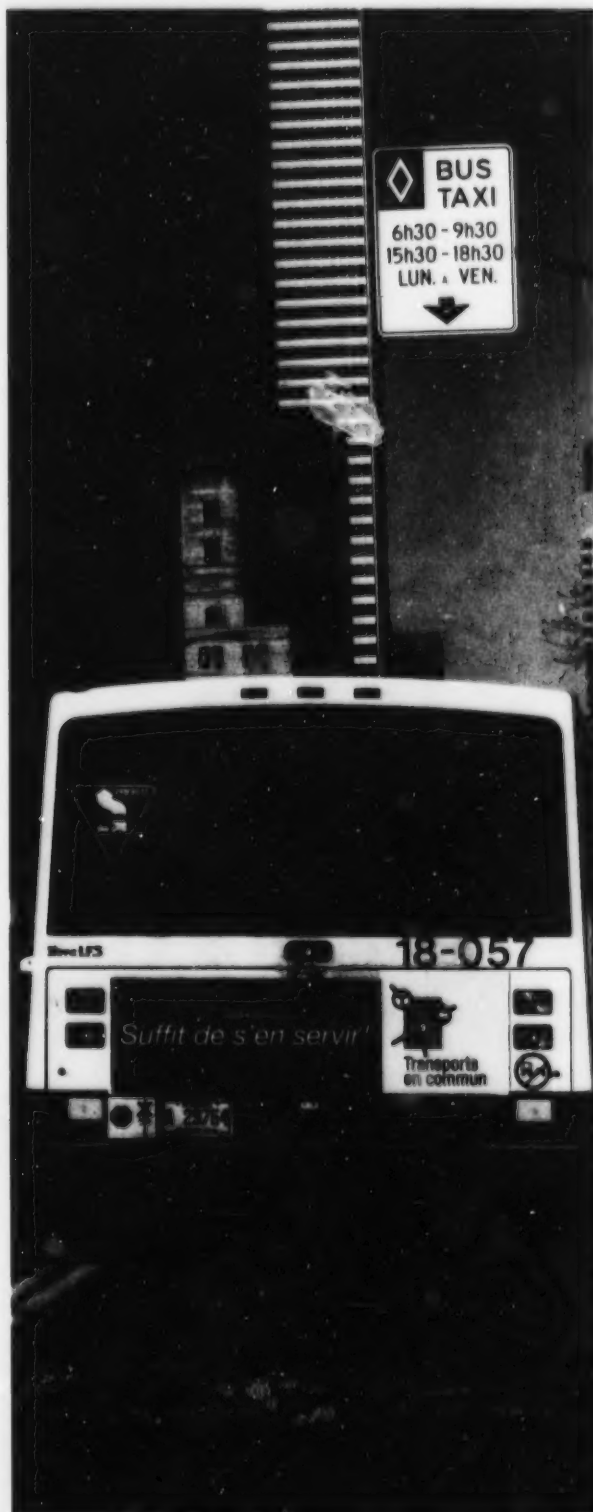
Le nouveau Centre d'échanges de Repentigny, réalisé en 1999, sera inauguré au printemps 2000. En outre, les travaux de construction au nouveau Terminus intermodal de Longueuil se sont poursuivis en 1999. Le nouveau terminus, deux fois plus grand que le terminus actuel et passant de 23 à 41 quais d'embarquement, ouvrira ses portes au printemps 2000.

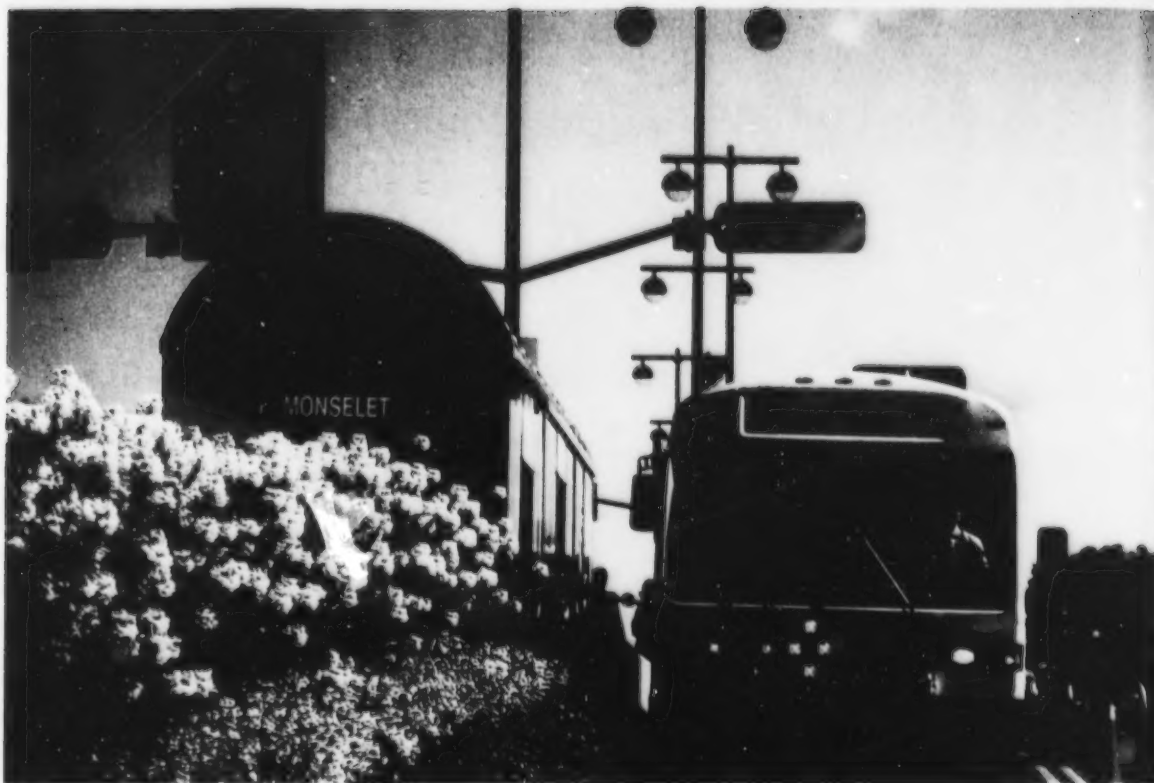
Tableau des équipements métropolitains

Terminus d'autobus et centres d'échanges	Voies réservées	Stationnements incitatifs
Existants		
Angrignon	Pont Champlain	Sherbrooke-Est
Henri-Bourassa sud	Bretelle Taschereau	Angrignon
Henri-Bourassa nord	Lapinière	Brossard/Panama
Brossard (Panama)	Boul. des Laurentides	St-Hubert
Radisson	Pont Lachapelle	Deison
TCV (Centre-ville)*	Avenue du Parc	Mercier
Longueuil*	Côte-des-Neiges	Ste-Julie
	René-Lévesque	DeMortagne
	Henri-Bourassa	Namur*
	Pie-IX	Brossard/Chevrier*
	Route 132	Laprairie*
	Route 138 (pont Mercier)	Châteauguay*
	Sherbrooke	St-Bruno**
	Newman	
Réalisés en 1999		
Rive-Nord est (Repentigny)		Chambly
En cours de réalisation		
Le Carrefour	St-Charles/Riverside	Radisson
	A10	
	Marcel-Laurin/Côte-Vertu	
	Taschereau en rive	
	Chomedey/Le Carrefour	

* Travaux d'amélioration réalisés en 1999

** En partenariat avec la Ville de Saint-Bruno





Développer les équipements existants pour consolider le réseau métropolitain

L'AMT a poursuivi en 1999 le développement des équipements existants : agrandissements importants aux stationnements Laprairie et Châteauguay, amélioration des conditions de transfert sur l'ensemble du réseau, optimisation des opérations, nouveaux systèmes d'information et signalisation améliorée aux terminus, accroissement de la sécurité sur les voies réservées et nouvelles mesures préférentielles.

De nouveaux services d'autobus intégrés : le réseau des dessertes métropolitaines

54 % d'accroissement d'achalandage pour l'Express TCV en 1999

Dans certains corridors où la clientèle potentielle est importante et provient d'un vaste territoire, l'AMT implante des dessertes métropolitaines. L'Express TCV, en service en 1999, dessert le Terminus Centre-Ville (TCV) à partir du stationnement incitatif Brossard/Chevrier via la voie réservée du pont Champlain. La desserte a connu un accroissement de 54 % de son achalandage par rapport à 1998, avec plus de 1 000 déplacements par jour en octobre 1999.

Des projets de dessertes métropolitaines ont également été évalués en 1999 pour les corridors CUM/Rive-Nord est et Carrefour/Marcel-Laurin/Côte-Vertu.



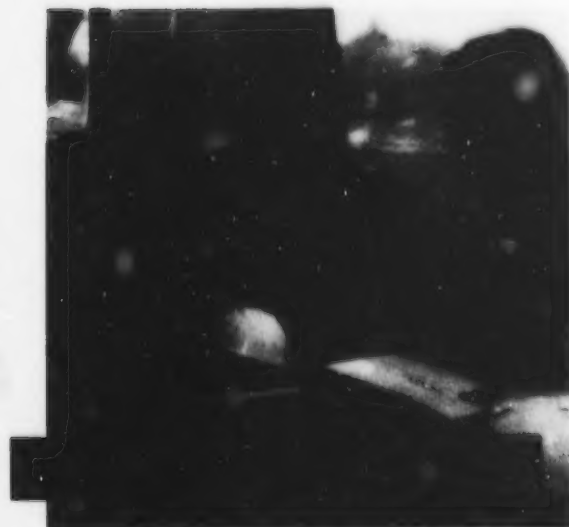
Indicateurs de performance des équipements métropolitains

Équipements	1996	1997	1998	1999
Terminus¹				
Coûts d'exploitation annuels	4 407 653 \$	4 495 363 \$	4 969 583 \$	5 107 426 \$
Achalandage annuel total	ND	40 742 614	44 650 835	47 039 037
Revenus nets	NA	NA	NA	NA
Nombre de quais offerts	118	118	118	118
Ratio d'utilisation journalier en passagers/quel	ND	946	1 037	1 092
Coût d'exploitation par passager	ND	0,1103 \$	0,1113 \$	0,1086 \$
Coût d'exploitation par quel	37 353 \$	38 096 \$	42 115 \$	43 283 \$
Voies réservées				
Coûts d'exploitation annuels	1 350 642 \$	1 389 879 \$	1 794 019 \$	1 751 076 \$
Achalandage annuel total	ND	15 956 398	23 875 196	24 996 641
Revenus nets	NA	NA	NA	NA
Kilomètres de voies réservées offerts	35,2	37,2	46,1	49,3
Coût d'exploitation par passager	ND	0,0871 \$	0,0751 \$	0,0701 \$
Coût d'exploitation par km de voie	38 371 \$	37 362 \$	38 916 \$	35 519 \$
Stationnements incitatifs^{1,2}				
Coûts d'exploitation annuels	342 705 \$	337 758 \$	392 398 \$	852 683 \$
Achalandage annuel total	547 872	550 301	643 607	724 173
Revenus nets	NA	NA	NA	NA
Nombre de cases-année	3 619	3 601	4 249	5 137
Taux d'utilisation des stationnements	61 %	61 %	61 %	56 %
Coût d'exploitation par voiture	0,63 \$	0,61 \$	0,61 \$	1,18 \$
Coût d'exploitation par case-année	94,70 \$	93,80 \$	92,35 \$	165,99 \$
Desserte métropolitaine Express Chevrier-TCV (17 Km)				
Coûts d'exploitation annuels	NA	NA	NA	916 522 \$
Achalandage annuel total	NA	NA	NA	256 477
Revenus nets ³	NA	NA	NA	623 037 \$
Ratio d'autofinancement	NA	NA	NA	67,98 %
Coûts d'exploitation par pass-km	NA	NA	NA	0,21 \$

1- Les interventions de l'AMT visant l'amélioration de la qualité des services (chauffage des aires d'attente, aménagements paysagers...) entraînent la hausse des coûts d'exploitation sur les terminus et les stationnements incitatifs.

2- La baisse du taux d'utilisation global des stationnements incitatifs de l'année 1999 s'explique par les nombreuses augmentations de l'offre effectuées pendant cette année. Le tableau du taux d'utilisation des stationnements incitatifs d'octobre 1999 reflète une réalité plus stable.

3- Incluant l'axe métropolitain et l'axe du démarriage.



L'AMT favorise le partenariat pour gérer le réseau

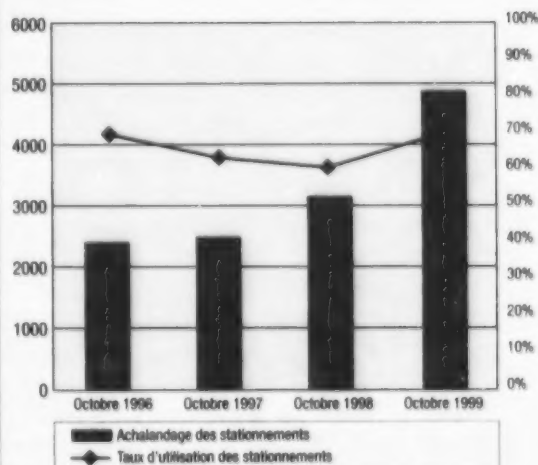
Les équipements métropolitains de transport en commun sont gérés en partenariat, impliquant à la fois le secteur public et le secteur privé.

L'AMT favorise les AOT pour la gestion des voies réservées et des terminus d'autobus. Pour les stationnements incitatifs, de multiples approches ont été utilisées : mandats aux AOT locales, sous-traitance privée, ententes avec les municipalités. Enfin, l'AMT a développé de nombreuses ententes avec les municipalités et les corps policiers locaux pour assurer la fonction-

nement des voies réservées et des mesures préférentielles en 1999.

L'AMT s'était également fixé comme objectif d'intégrer des transporteurs intercity par autobus aux équipements métropolitains. Une entente a été conclue avec Orléans Express dont les services seront intégrés au Terminus intermodal de Longueuil. Des ententes similaires ont été conclues avec Orléans Express et Limocar pour le Terminus Le Carrefour.

Taux d'utilisation et achalandage des stationnements incitatifs



trains de

Le réseau des trains de banlieue connaît



La ligne Montréal/Deux-Montagnes atteint sa capacité d'accueil

La ligne Montréal/Deux-Montagnes a connu en 1999 une augmentation de son achalandage de 5,7 % par rapport à 1998 pour atteindre **6 791 217** de déplacements. La capacité d'accueil a été atteinte, et le projet amorcé de doubler la voie ferrée entre les gares Bois-Franc et Roxboro devrait être complété en 2001. Il permettra d'augmenter la capacité de la ligne de 12 000 à 15 000 déplacements aux heures de pointe du matin.

Des travaux d'agrandissement de stationnement à la gare Deux-Montagnes ont été complétés en 1999 au coût de 1,8 M\$ financés à 75 % par le MTQ et à 25 % par l'AMT. Le stationnement compte aujourd'hui 1 100 places, qui serviront aux utilisateurs du TEC le jour et à ceux de l'aréna le soir, grâce à une entente avec la Ville de Deux-Montagnes.

En 1999, 584 nouvelles places de stationnement ont été ajoutées dans les gares de cette ligne, pour un total de 5 051 places utilisées à pleine capacité.

La ligne Montréal/Dorion-Rigaud a dépassé le seuil des 3 000 000 de déplacements

La ligne Montréal/Dorion-Rigaud a connu en 1999 une augmentation de son achalandage de 8,3 % par rapport à 1998 pour atteindre **3 045 248** de déplacements. En vue de réduire le temps de parcours et d'augmenter ainsi la compétitivité de ce service et son achalandage, l'AMT a octroyé un contrat pour la fabrication de 7 locomotives neuves plus performantes. Ces locomotives seront en service en septembre 2000.

Un système d'alimentation électrique des trains garés à Vaudreuil-Dorion a été mis en place, permettant ainsi de réduire les coûts d'énergie et les impacts environnementaux.

L'AMT a procédé à la mise en place du système de vente automatisé ainsi que du système de vérification du paiement sur l'honneur sur cette ligne, ce qui permettra d'en augmenter les revenus, d'en réduire les coûts d'exploitation et d'accroître la satisfaction des clients.



un autre grand succès



L'intégration des horaires d'autobus de la STCUM et de la ligne de trains de Montréal/Dorion-Rigaud a été améliorée en 1999.

En parallèle, en collaboration avec la MRC Vaudreuil-Soulanges et les municipalités impliquées, l'AMT a élaboré un plan de développement des transports en commun qui prévoit, entre autres, une nouvelle gare régionale à Vaudreuil-Dorion, la consolidation des gares de l'Île-Perrot et un nouveau site de garage des trains à Vaudreuil-Dorion.

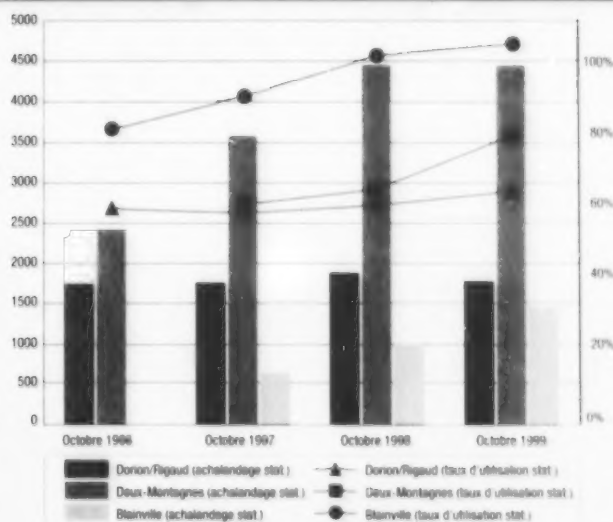
La ligne Montréal/Blainville connaît un succès fulgurant

L'achalandage annuel sur cette ligne s'est accru de **53 %** pour atteindre 1 204 790 en 1999, **dépassant l'objectif de 11 %**.

En outre, l'intégration des services et des horaires du CIT des Basses Laurentides, de la STL et de la STCUM à ceux du train de Montréal/Blainville a été implantée cette année.

À la suite du succès obtenu en 1998, des travaux sur les voies ferrées ont été réalisés afin de prolonger le service entre Blainville et la gare Jean-Talon jusqu'à la gare Windsor à la fin de l'année 1999. Des mesures de croissance ont permis d'ajouter de nouvelles voitures et d'agrandir les quais afin de permettre l'utilisation de 8 voitures au lieu de 6. Les stationnements des gares Saint-Martin, Sainte-Rose, Rosemère, Sainte-Thérèse et Blainville ont été agrandis permettant d'ajouter 533 places supplémentaires de stationnement pour un total de 2 021 places.

Taux d'utilisation et achalandage des stationnements incitatifs des trains de banlieue



La ligne Montréal/Saint-Hilaire : entente de principe avec le CN pour un service de 5 trains par période de pointe

À la suite d'une étude de marché très positive, de travaux réguliers avec les partenaires et après une longue négociation, l'AMT et le CN ont convenu d'une entente de principe pour établir un service de 5 trains par période de pointe entre Saint-Hilaire et la Gare Centrale. Ce service pourra être mis en place à la fin de l'année 2001. Cependant, depuis juillet 1999, un service partiel de trains entre Saint-Bruno et Montréal est prêt à être mis sur les rails.

Taux de satisfaction élevé des usagers des trains de banlieue

Une enquête à bord des trains réalisée en septembre 1999 révèle que 84 % des clients sont plus que satis-

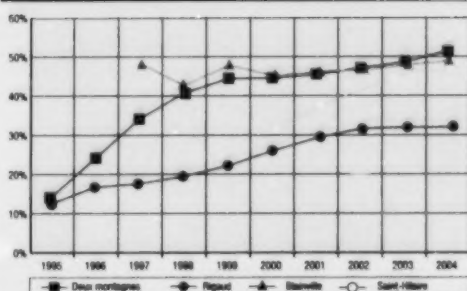
faits des services sur la ligne Montréal/Deux-Montagnes. Ce taux de satisfaction s'élève à 83 % pour la ligne Montréal/Blainville et à 78 % pour la ligne Montréal/Dorion-Rigaud. Les résultats de cette enquête, qui portait entre autres sur les services offerts, les stationnements, les horaires et la propreté des gares et des trains, sont le fruit des efforts constants de l'AMT pour améliorer les services sur le réseau de trains de banlieue.

Les projets de nouveaux services de trains de banlieue

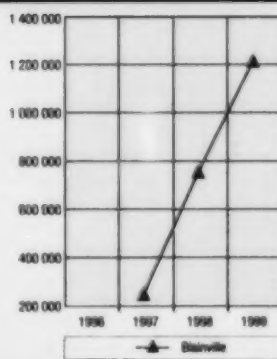
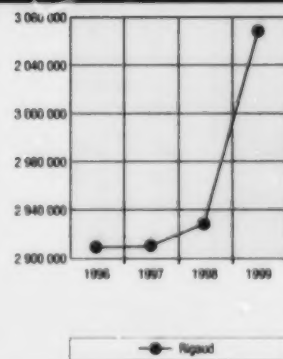
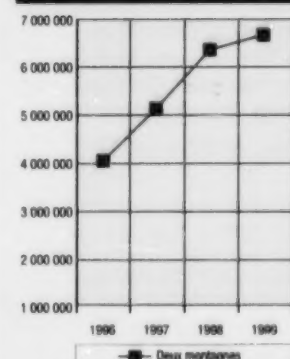
Des études de marché ont été réalisées en 1999 pour l'implantation de nouvelles lignes de trains de banlieue, notamment dans les corridors Montréal/Dorion/Saint-Jean-Iberville, Montréal/Mascouche et Blainville/Saint-Jérôme. Des évaluations de faisabilité et d'opportunité ont été amorcées avec la collaboration des partenaires impliqués, soit les AOT, les municipalités et les ministères.

De plus, une étude d'un projet de navette entre l'aéroport de Dorval et le centre-ville de Montréal a été réalisée en partenariat avec les Aéroports de Montréal (ADM). L'étude propose quatre scénarios différents : deux, vers la gare Windsor via la voie ferrée utilisée par le train de banlieue Montréal/Dorion-Rigaud, et deux autres vers la gare Centrale, via la voie du train de banlieue Montréal/Deux-Montagnes. Les décisions qui en découlent restent à prendre.

Ratio d'autofinancement des trains de banlieue



Achalandage des lignes de trains de banlieue



Indicateurs de performance des trains de banlieue

Lignes	Indicateurs	1996*	1997	1998*	1999	Variation 98/96
Deux-Montagnes	Coûts d'exploitation	24 370 000 \$ ⁽¹⁾	22 277 222 \$	21 669 286 \$	24 282 000 \$	-0,36 %
	Achalandage	1 539 000 ⁽²⁾	4 033 000	5 172 000	6 423 000	341,27 %
	Revenus nets	3 309 000 ⁽²⁾	5 307 733 \$	7 341 158 \$	9 388 565 \$	233,40 %
	Ratio d'autofinancement	13,58 %	23,83 %	33,88 %	40,65 %	234,56 %
	Coûts d'exploitation par pass-km	NA	0,31 \$	0,23 \$	0,20 \$	NA
	Part assumée par l'AMT	46,42 % ⁽³⁾	36,17 %	26,12 %	19,35 %	-68,62 %
Dorion-Rigaud	Coûts d'exploitation	22 496 000 \$	20 563 590 \$	20 843 386 \$	19 184 290 \$	0 \$
	Achalandage	2 997 000	2 907 000	2 908 000	2 932 000	1,61 %
	Revenus nets	2 713 000 \$	3 379 965 \$	3 653 044 \$	3 692 657 \$	61,72 %
	Ratio d'autofinancement	12,06 %	16,44 %	17,53 %	22,66 %	87,93 %
	Coûts d'exploitation par pass-km	0,36 \$	0,34 \$	0,34 \$	0,31 \$	-15,31 %
	Part assumée par l'AMT	47,94 % ⁽³⁾	43,56 %	42,47 %	40,75 %	-22,12 %
Blainville	Coûts d'exploitation	NA	NA	784 000 \$ ⁽⁴⁾	4 666 054 \$	6 480 000 \$
	Achalandage	NA	NA	252 000	790 000	1 204 790
	Revenus nets	NA	NA	381 000 \$	1 986 464 \$	3 153 402 \$
	Ratio d'autofinancement	NA	NA	48,60 %	42,57 %	48,66 %
	Coûts d'exploitation par pass-km	NA	NA	NA	0,28 \$	0,25 \$
	Part assumée par l'AMT	NA	NA	51,40 %	41,10 %	20,67 %

* Selon les données fournies par la STCUM.

** Ce chiffre tient compte de l'effet du verglas.

(1) Les revenus et les coûts comprennent un service provisoire d'autobus mis en place pendant les travaux de modernisation.

(2) Service interrompu pendant l'été pour les travaux de modernisation; durant cette période la STCUM n'a pas tenu compte de l'achalandage du service provisoire d'autobus.

(3) Part assumée par le MTO.

(4) Trois mois d'opération et service limité.

Les résultats des études sur les systèmes de trains légers sur rails (SLR) permettent de choisir



Maquette du projet SLR sur l'estacade

Le gouvernement du Québec a confié à l'AMT le mandat de réaliser les études d'opportunité et de faisabilité préalables à la mise en place d'un réseau de systèmes de trains légers sur rails dans quatre corridors sur les territoires de la CUM et de la Rive-Sud. Les études de SLR ont été pilotées par l'AMT dans le cadre d'une structure collégiale réunissant les partenaires impliqués : le MTQ, le MAMM, les AOT et les municipalités. Les résultats des études ont été rendus publics en février 2000.

Une technologie de pointe au service des transports en commun

Les SLR sont des trains légers sur rails qui fonctionnent à l'électricité : ils sont donc silencieux et non-polluants. Ils peuvent atteindre une vitesse de 100 km/h si les rames circulent dans une voie qui leur est exclusive-

ment consacrée. Cette technologie avant-gardiste est très utilisée dans le monde : plus de 30 systèmes sont en fonction en Europe, aux États-Unis et au Canada.

Les études d'opportunité et de faisabilité sur les SLR permettent de planifier de façon intégrée les transports et les impacts urbains et d'éclairer les choix d'investissement. Elles s'harmonisent parfaitement avec le plan stratégique de l'AMT qui stipule que l'AMT favorise le remplacement des voies réservées par des équipements plus lourds lorsque l'achalandage, les résultats d'analyses financières et les avantages/coût le justifient.

Quatre corridors étudiés

Quatre corridors ont fait l'objet d'études d'opportunité et de faisabilité : l'axe autoroute 10/estacade/centre-ville, l'axe Henri-Bourassa, l'axe avenue du Parc/centre-ville, et l'axe Longueuil/Roland-Therrien.

Dans les deux premiers cas, les études de technologies, systèmes, insertion et impacts ont été réalisées par le consortium Bombardier, Dessau-Soprin et SNC-Lavalin. Pour l'axe de l'avenue du Parc et du boulevard Roland-Therrien, elles ont été confiées au consortium Transurb, Canarail, Systra et au Groupe Cardinal-Biancamano-Gauthier. Les études financières et économiques ont toutes été faites par Price Waterhouse Coopers.

Des critères très rigoureux ont été utilisés pour évaluer la faisabilité et l'opportunité dans chaque axe. L'échéancier et le budget ont été respectés. Le budget investi pour l'ensemble de ces études est de 2,7 M\$, défrayés à parts égales par le MTQ, le MAMM et l'AMT.

Axe autoroute 10/estacade/centre-ville

Cet axe a été identifié comme prioritaire pour l'implantation d'un SLR, compte tenu de l'achalandage prévu, de la congestion routière importante et croissante dans cet axe et des possibilités de développement économique et urbain, particulièrement en créant 5 stations sur le territoire de la Ville de Montréal.

L'implantation d'un SLR aurait aussi pour effet d'augmenter l'achalandage des transports en commun à 30 800 déplacements, en pointe du matin en 2011, et d'offrir une capacité de 60 000 déplacements pour le futur, soit l'équivalent de trois ponts Champlain. Son effet net serait de retirer 8 800 voitures de la route et de

revenir ainsi au niveau d'achalandage du pont de 1982, soit 15 000 voitures. Le SLR libérerait également la voie réservée aux autobus (5 600 véhicules possibles) pour faciliter, entre autres, le transport des marchandises sur le pont Champlain.

Pour l'axe Henri-Bourassa, les études indiquent qu'un service performant de transport en commun par autobus est plus opportun qu'un SLR. Les conclusions incitent l'AMT à poursuivre l'examen, avec ses partenaires, des mesures qui rendront plus efficaces les dessertes actuelles et qui amélioreront la desserte par transport en commun de l'est de la CUM.

Pour l'avenue du Parc, les études de préfaisabilité concluent qu'une intervention de revitalisation urbaine majeure, en collaboration avec la Ville de Montréal et incluant les infrastructures nécessaires à l'installation éventuelle d'un SLR, pourrait contribuer à renforcer cet important axe Nord/Sud de la métropole tout en reliant tous les réseaux de transport.

Pour l'axe Roland-Therrien, les études de préfaisabilité indiquent qu'un SLR qui partirait du métro de Longueuil pour se rendre à Saint-Hubert n'est pas le scénario optimal, pour des raisons d'achalandage, de temps de parcours et de transfert. Les possibilités intéressantes de prolonger le métro, au sud, du Terminus intermodal de Longueuil au cégep Édouard-Montpetit et au nord, de la station Berri-UQAM à la station McGill méritent d'être examinées grâce à des études plus poussées. Ces études permettraient également de vérifier l'opportunité d'installer ultérieurement un SLR sur le boulevard Roland-Therrien jusqu'à l'aéroport de Saint-Hubert.



SLR à Bruxelles

Les études techniques sur les prolongements du métro se terminent



Au début de l'année 1999, le gouvernement du Québec a mandaté l'AMT pour réaliser, de concert avec la STCUM, les prolongements de la ligne 2 du métro vers la Ville de Laval et de la ligne 5 de la station Saint-Michel jusqu'au boulevard Pie-IX, sur le territoire de la CUM est.

Un budget de 4 M\$ a été alloué pour préparer les études techniques. Ces études permettent de préciser le tracé retenu et les équipements nécessaires visant, entre autres, à maintenir le niveau de service actuel sur les lignes prolongées, à s'intégrer harmonieusement dans le milieu urbain desservi et à offrir les infrastructures nécessaires à un important transfert modal : on pense notamment à Laval, à proximité des grands axes routiers, ce qui aurait pour conséquence d'attirer une nouvelle clientèle d'automobilistes vers le transport en commun.

Les coûts d'immobilisations initialement estimés à 242,5 M\$ en octobre 1998 par la STCUM pour les deux lignes font l'objet d'études techniques additionnelles sous la direction de l'AMT afin de s'assurer de la faisabilité opérationnelle de la ligne 2 à Laval et de préciser l'ensemble des coûts d'immobilisations et d'exploitation. L'AMT déposera les résultats au gouvernement du Québec en avril 2000. Une entente pour fixer les conditions d'exploitation entre la STL et la STCUM est préalable à la poursuite des étapes ultérieures de réalisation de l'avant-projet et des plans et devis pour le prolongement de la ligne 2 du métro vers Laval.

Le « système d'information-transport » de l'AMT



Le système d'information-transport de l'AMT permet notamment d'évaluer le niveau d'atteinte des objectifs « transport » de l'AMT par la mise en place d'indicateurs de performances. Ce système joue un rôle crucial pour la planification car il contribue à orienter les actions de l'AMT et à clarifier les enjeux techniques des projets liés au développement du transport métropolitain. En outre, il permet de maintenir un portrait détaillé de l'achalandage, de la clientèle et de l'usage des transports en commun de la région métropolitaine. Ce dernier volet est alimenté par un programme systématique d'enquêtes, sondages et relevés.

Un programme d'enquêtes, sondages et relevés pour mieux répondre aux besoins de la clientèle

En 1999, une série d'enquêtes et de sondages auprès de la clientèle a été réalisée autour d'un large éventail de thèmes, dont :

Le système tarifaire métropolitain — Compte tenu des changements importants apportés au cadre tarifaire métropolitain, une nouvelle enquête téléphonique sur l'usage des titres de transport et réseaux de transport a été effectuée au cours des mois d'octobre et décembre. Environ 8 200 détenteurs de TRAM ont été interrogés. Les résultats de cette enquête orientent le partage des recettes tarifaires métropolitaines de 1999 et 2000 en plus de contribuer aux analyses qui font évoluer le système tarifaire métropolitain.

La campagne sociétale — Une évaluation des attitudes et des perceptions de la population à l'égard des transports en commun a été réalisée à la suite de la campagne auprès de 600 personnes et révèle que 72 % des répondants sont favorables à l'idée d'investir dans la promotion de TEC et que 65 % d'entre eux croient que faire la promotion du TEC incitera les gens à utiliser davantage celui-ci.

Les mesures d'atténuation — Un sondage a été mené en décembre 1999 pour évaluer l'efficacité des mesures d'atténuation déployées d'urgence lors de la fermeture du pont Galipeau (des cartes mensuelles TRAM ont été distribuées aux clients affectés). Il montre que 34,8 % des clients qui avaient reçu une carte TRAM gratuite ont continué à utiliser le train après la réouverture du pont. Lors de la réfection du pont Victoria et des autoroutes 40 et 720, des relevés supplémentaires ont été effectués dans les stationnements incitatifs afin de faciliter et d'orienter les mesures d'atténuation.

Le transport adapté — En avril 1999, un sondage auprès de la clientèle a été réalisé afin de mesurer la satisfaction des usagers et de dresser un portrait des utilisateurs du service. Les résultats indiquent que l'indice général de satisfaction est assez élevé (7,4 sur 10). L'élément le plus satisfaisant est le temps de déplacement (8,1 sur 10) et le moins satisfaisant est le temps d'attente au point de correspondance (5,5 sur 10).

Le Centre d'information métropolitain sur le transport urbain

Le Centre d'information métropolitain sur le transport urbain, le CIMTU, a été mis en place en 1999. Ses objectifs sont de consolider et de bonifier les efforts d'information à la clientèle et d'observation du système de transport en commun à l'échelle métropolitaine en collaboration avec les AOT. Le CIMTU permet donc de doter la région métropolitaine d'un patrimoine de données communes et d'améliorer les mécanismes d'information-clientèle.

En 1999, le CIMTU a coordonné l'analyse des résultats de l'enquête O-D 1998 et a contribué au développement de l'INFOMIT, un système d'information intégré sur le réseau de transport en commun péri-urbain, et à la restructuration du site Internet de l'AMT.

Les colloques et la formation

Au cours de l'année 1999, 26 représentants de l'AMT ont participé à diverses activités externes.

Des conférences sur le transport adapté, le développement des SLR et du réseau de trains de banlieue, les transports publics et collectifs et les pôles d'échange intermodaux, l'enquête O-D 1998, ou l'aménagement du territoire et les transports, illustrent l'expertise développée par l'AMT dans le domaine des transports.

De plus, la présidente-directrice générale a présenté, en 1999, 24 conférences, notamment au Colloque de l'Association québécoise du transport et des routes (AQTR), au Congrès international de l'Union internationale des transports publics, à la Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud, au Club du rail canadien, au Colloque international sur les métropoles viables du XXI^e siècle, aux onzièmes *Entretiens Jacques-Cartier*, etc.

La formation : une priorité à l'AMT

L'AMT a été l'un des initiateurs de la mise sur pied et de la création, en 1998, de l'**Institut de formation en gestion du transport et de la logistique (IFGTL)** avec le soutien financier du MTQ. En 1999, l'IFGTL a organisé quatre séminaires spécialisés auxquels l'AMT a été étroitement associée :

- un séminaire spécialisé intitulé « *Plus qu'un usager : un client* » portant sur l'approche clientèle dans les entreprises de transport des personnes : 80 gestionnaires étaient présents lors de cet événement;
- un colloque intitulé « *Qui est le vrai responsable de la sécurité routière en entreprise ?* » :

les participants ont pu identifier les responsabilités des gestionnaires de transport à l'égard de la sécurité routière, les compétences à développer, les outils nécessaires afin d'assumer ces responsabilités, et les coûts/bénéfices de la loi favorisant le développement de la main-d'œuvre;

- un séminaire sur le thème « *Municipalités : les transports en commun c'est votre affaire* » auquel 72 personnes ont participé. Compte tenu de son succès, l'IFGTL le répètera en 2000;
- Un séminaire sur le partenariat intitulé « *Pour être compétitif aujourd'hui, doit-on nécessairement faire de nos sous-traitants des partenaires ? À quelles conditions ?* » 72 personnes y ont participé.

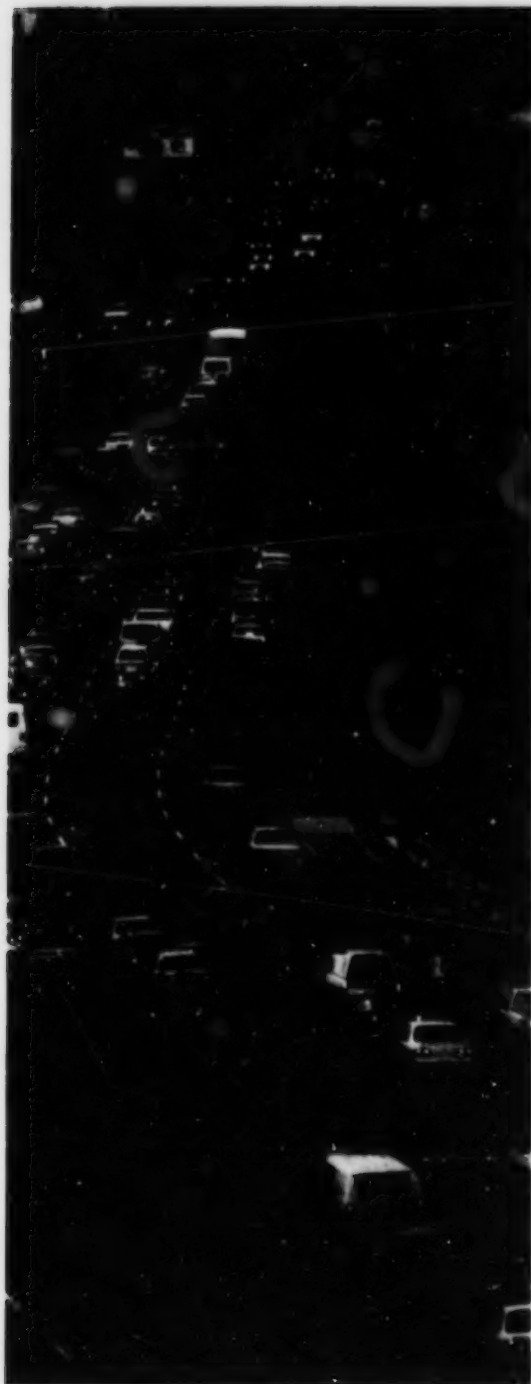
L'AMT et l'IFGTL ont également participé au Salon du transport et des routes 1999 qui regroupait plus de 50 exposants.

L'AMT a accordé une attention particulière, en 1999, aux projets de formation de son équipe, suite à l'adoption en 1998 d'une politique privilégiant le développement des connaissances et habilités de ses employés avec le soutien financier de leur employeur. Environ 38 000 \$ y ont été consacrés en 1999. Enfin, dans l'optique de renforcer les mécanismes de communication formelle et informelle au sein de l'AMT, une quinzaine de déjeuners thématiques ont été organisés au cours de l'année 1999, auxquels ont participé entre 25 et 45 personnes selon les sujets.

Les représentants de l'AMT,
par leur participation
active à de nombreuses
activités externes,
affirment leur expertise

finances

L'administration et les finances



Les politiques, les règlements et les décrets

Dans le but de rendre la gestion de l'AMT toujours plus efficace et efficiente, le conseil d'administration a adopté plusieurs nouvelles politiques et un nouveau règlement.

Nouvelles politiques

Politique de développement de l'intermodalité vélo/transport en commun;

Politique de la gestion des documents;

Politique de gestion des inventaires de pièces de rechange des trains de banlieue;

Code d'éthique des membres du conseil d'administration de l'AMT.

Nouveau règlement

Règlement n° 6.2; règlement relatif aux titres de transport métropolitain.

10 décrets en 1999

Pour permettre à l'AMT d'exercer les fonctions qui lui sont dévolues par la loi, le gouvernement a adopté 10 décrets en 1999, dont, entre autres :

Décret 235-99

Désignation des municipalités dont le territoire est desservi par une ligne de trains de banlieue en 1999 et le partage des coûts de la ligne de trains Montréal/Blainville.

Décret 426-99

Modification au programme d'aide gouvernementale au transport en commun relative aux études en vue du prolongement du réseau du métro.

Décret 1472-99

Reconnaissance de la desserte reliant le stationnement Chevrier et le terminus métropolitain Centre-Ville comme service de transport métropolitain par autobus.

Les activités d'approvisionnement

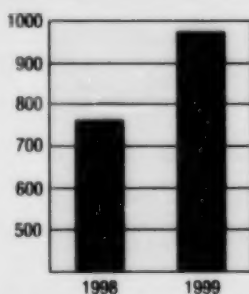
Le nombre de contrats a augmenté en 1999, passant de 757 en 1998 à 983 cette année. La valeur des contrats pour 1999 est évaluée à 64 M\$, contre 69,3 M\$ en 1998.

En 1999, la valeur des contrats octroyés pour des **biens et services** a considérablement augmenté par rapport à 1998, passant de 12,8 M\$ à 35,8 M\$.

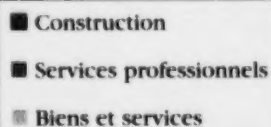
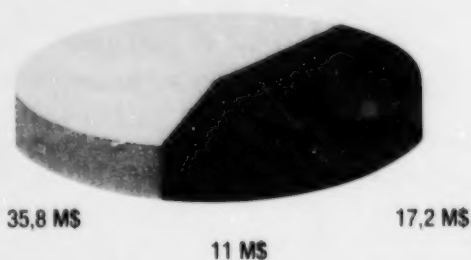
La valeur des contrats en **construction** attribués par l'AMT a baissé en 1999, passant de 33 M\$ à 11 M\$, ce qui s'explique par le fait que la construction du Terminus intermodal de Longueuil et du stationnement incitatif Chevrier ont compté pour près de la moitié de la valeur des contrats de construction en 1998 (15,2 M\$).

Enfin, la valeur des contrats pour les **services professionnels** est passée de 1998 à 1999 de 23,5 M\$ à 17,2 M\$. Cette baisse s'explique par le fait que certains contrats, octroyés en 1998, étaient échelonnés sur une période de deux ans. De plus, la valeur des contrats de services professionnels liés à la construction du Terminus intermodal de Longueuil et du stationnement incitatif Chevrier en 1998 (architectes, plans et devis), ainsi qu'à la réalisation de l'enquête O-D 1998 explique l'écart entre les deux années.

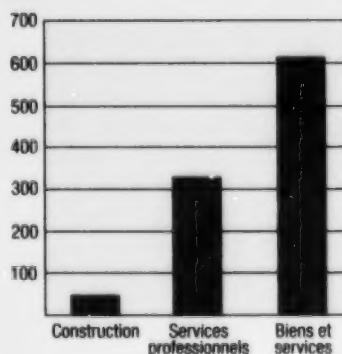
Nombre de contrats attribués par année



Valeur des contrats attribués par secteur d'activité
Total : 64 M\$



Nombre de contrats attribués par secteur d'activité
Total : 983



Le Fonds d'exploitation, en bref

Augmentation des revenus

En 1999, les recettes annuelles des trains de banlieue ont connu une augmentation de 19,2 % par rapport aux recettes de 1998. Sur la ligne Deux-Montagnes, elles sont de 12,5 M\$, soit une augmentation de 12,1 % par rapport à l'année 1998; sur la ligne Dorion-Rigaud, elles sont de 5,7 M\$, soit une augmentation de 18,8 % par rapport à l'année 1998; sur la ligne Blainville, elles sont de 3,2 M\$, soit une augmentation de 59,9 % par rapport à l'année 1998.

Les recettes de la vente de TRAM sont de 36,7 M\$, soit 11,3 % de plus par rapport à 1998. Cette augmentation s'explique par une hausse moyenne des tarifs de 1,4 % pour 1999, ainsi que par l'élargissement de l'intégration tarifaire aux OMIT au 1^{er} juillet 1998, ajoutant 5 nouvelles zones, ce qui représente 6 mois de vente en 1998 par rapport à une année complète en 1999.

Les revenus provenant du droit sur l'immatriculation de 30 \$ des automobilistes en 1999 sont légèrement supérieurs à ceux de 1998, alors que les revenus provenant de la taxe sur l'essence sont légèrement inférieurs à ceux de 1998.

Des dépenses contrôlées

En 1999, les coûts d'exploitation et de gestion des trains de banlieue pour la ligne Deux-Montagnes s'élevaient à 24,3 M\$, et à 19,4 M\$ pour la ligne Dorion-Rigaud, comparativement au budget approuvé de 24,6 M\$ et 19,4 M\$ pour ces lignes de trains. À 44 M\$, le coût des deux lignes de trains est inférieur de 6 % à ce qu'il était en 1995, alors que l'achalandage s'est accru de 116,97 % depuis. En ce qui concerne la ligne de Blainville, pour 1999 le budget prévu était de 6,0 M\$ alors que les coûts réels sont de 6,5 M\$, compte tenu d'un achalandage supérieur à celui prévu.

En 1999, la répartition des recettes métropolitaines est effectuée selon le critère des passagers-kilomètre entre les AOT pour tenir compte de l'utilisation des services. L'AMT assume, en 1999, le rabais consenti des tarifs réduits des TRAM. Cette approche fait en sorte que le manque à gagner imputable aux tarifs réduits n'est pas assumé en 1999 par les AOT. Pour l'année 1999, l'AMT a fixé un plafond à 4,160 M\$ pour la TRAM 3 et à 764 000 \$ pour la TRAM des zones 4 à 8 pour une aide totale de 4,924 M\$ au tarif réduit des titres de transport métropolitain.

Les dépenses de fonctionnement de l'AMT s'élèvent pour 1999 à 3,6 M\$, soit un niveau équivalent à celui prévu lors de la création de l'AMT en 1995.

L'excédent des dépenses sur les revenus (résultat net) pour 1999 est de 626 000 \$. En considérant les revenus reportés de 1998 de 6,5 M\$, l'AMT a versé la somme maximale permise sous forme de subvention d'équilibre de 3,5 M\$ en 1999. Cette subvention permet d'atténuer l'impact budgétaire sur la STRSM et la STL de la mise en place de nouvelles modalités de financement prévues par la loi, dès 1996, ainsi que les impacts sur les municipalités hors CUM desservies par les lignes de train Montréal/Dorion-Rigaud et Montréal/Deux-Montagnes. Les revenus reportés permettent de verser la subvention d'équilibre de 350 000 \$ aux municipalités, et le solde, à parts égales, à la STL et à la STRSM.

Les revenus reportés à la fin 1999 de 2,4 M\$ permettent tout juste de combler en 2000 l'excédent des dépenses sur les revenus prévus au budget de 2,4 M\$. L'AMT ne dispose pas de ressources pour supporter le développement, à l'exception des revenus des trains de banlieue. Concernant la subvention d'équilibre de 1,5 M\$, prévue dans la Loi sur l'AMT, celle-ci sera versée dans la mesure où l'AMT pourra dégager un revenu reporté suffisant durant l'année 2000.

Le Fonds d'immobilisations en bref

Les 94 municipalités qui font partie du territoire de l'AMT ont versé, en 1999, au Fonds d'immobilisations, l'équivalent de 1 ¢ par 100 \$ de leur richesse foncière, soit environ 15,1 M\$. Toutes les municipalités du territoire de l'AMT participent aux dépenses d'immobilisations métropolitaines, notamment aux coûts de mise en place de nouveaux stationnements incitatifs et terminus, d'études, de rénovation du réseau initial métro ou d'amélioration des services de trains de banlieue. Les contributions municipales ont tendance à diminuer avec la baisse des valeurs foncières depuis 1998.

Le Fonds d'immobilisations a permis d'élaborer le programme triennal d'immobilisations 2000-2001-2002, qui prévoit 91,7 M\$ de nouvelles initiatives qui s'ajoutent aux 361,3 M\$ de projets déjà autorisés.

Cet ensemble cohérent d'interventions de l'AMT est résolument tourné vers le développement des systèmes de transport, l'accroissement de l'achalandage des transports en commun et le covoiturage dans les axes métropolitains, en renforçant le cœur de Montréal.

Au cours de l'année 1999, le Fonds d'immobilisations de 37,2 M\$ a permis à l'AMT de réaliser, à l'intérieur des budgets et des échéanciers, les projets suivants :

Stationnements incitatifs

- Agrandissement des stationnements La Prairie et Namur qui offrent aujourd'hui respectivement 500 places (dont 245 permanentes) et 428 places;
- Mise en place d'un système de gestion intelligent au stationnement Panama pour informer les utilisateurs, en temps réel, du nombre de places disponibles et pour limiter l'accès au site une fois la capacité atteinte;
- Nouveau stationnement de 1 100 places à la gare de Deux-Montagnes.

Terminus

- Poursuite des travaux au nouveau Terminus intermodal de Longueuil et ajout de nouvelles mesures préférentielles aux abords du terminus pour accroître la sécurité;
- Ouverture du Centre d'échanges Chambly avec un stationnement gratuit de 210 places et une boucle de deux quais d'autobus;
- Construction du Centre d'échanges Rive-Nord/Est à Repentigny.

Trains de banlieue

- Mesures de croissance pour la ligne Montréal/Blainville;

- Mise en place du système de vérification du paiement sur l'honneur sur la ligne Montréal/Dorion-Rigaud;
- Achat de locomotives pour la ligne Montréal/Dorion-Rigaud;
- Prolongation du service entre les gares Jean-Talon et Windsor sur la ligne Montréal/Blainville.

Études

- Études sur les SLR et les prolongements du métro;
- Études sur différents projets de nouvelles lignes de trains de banlieue dans les corridors Montréal/Dorion/Blainville, Montréal/Mascouche et Blainville/Saint-Jérôme;
- Étude d'un projet de navette entre l'aéroport de Dorval et le centre-ville de Montréal;
- Étude d'un Via/Bus dans le corridor Repentigny/Montréal centre.

À même le Fonds d'immobilisations, l'AMT a également subventionné un programme de rénovation des 26 stations du réseau initial du métro réalisé par la STCUM.

Tous ces projets sont rendus possibles principalement grâce aux contributions financières des municipalités et aux subventions accordées selon le programme d'aide gouvernementale au transport en commun administré par le MTQ.

Fonds d'exploitation (en millions de dollars)

	Budget 1999	Réel 1999	Écart Budget/Réel	Réel 1998	Écart Réel 98/Réel 99
REVENUS					
1- Sources régionales (essence, immatriculation)	88,94	86,76	(2,18)	86,46	0,30
2- Revenus associés aux trains	36,88	40,77	3,89	35,57	5,20
3- Recettes de la vente de TRAM	36,98	36,69	(0,29)	32,97	3,72
4- Subvention gouvernementale de la dette :					
• Trains de banlieue	21,39	20,82	(0,57)	21,99	(1,17)
• Équipements métropolitains	5,80	5,69	(0,11)	5,79	(0,10)
5- Autres	1,45	1,70	0,25	1,45	0,25
	191,44	192,43	0,99	184,23	8,20
DÉPENSES					
1- Réseau métropolitain					
• Aide métropolitaine et autres	56,28	56,10	(0,18)	52,37	3,73
• Équipement métropolitain	7,60	7,71	0,11	7,16	0,55
2- Trains de banlieue	53,18	54,64	1,46	49,83	4,81
3- Répartition des recettes de la vente de TRAM	41,39	42,07	0,68	33,45	8,62
4- Service de la dette :					
• Trains de banlieue	21,42	20,86	(0,56)	22,04	(1,18)
• Équipements métropolitains	7,32	7,19	(0,13)	7,48	(0,29)
5- Dépenses de fonctionnement	3,31	3,59	0,28	3,30	0,29
6- Autres	0,94	0,90	(0,04)	1,25	(0,35)
	191,44	193,06	1,62	176,88	16,18
Résultat net avant la subvention d'équilibre	—	(0,63)		7,35	
Revenus reportés de l'exercice précédent	3,50	6,54		4,19	
Subvention d'équilibre	3,50	3,50		5,00	
Revenus reportés à la fin de l'exercice	—	2,41		6,54	

L'année 2000 : priorités et nouvelles initiatives

Pour 2000, l'AMT souhaite consacrer ses efforts aux quatre priorités suivantes :

- Mettre en œuvre, de façon intégrée, cinq stratégies visant à accroître l'utilisation de tous les modes alternatifs à la conduite automobile en solo, que ce soit par l'utilisation des transports en commun en dépassant l'augmentation de 2 % de l'achalandage en 2000 dans la région métropolitaine, ou par l'utilisation d'autres moyens, soit :
 - Stratégie d'amélioration des services à la clientèle;
 - Stratégie de développement des services de transport collectif;
 - Stratégie tarifaire;
 - Stratégie de gestion de la demande;
 - Stratégie de promotion et de publicité.
- Revoir l'organisation de l'AMT, à la suite de l'accroissement des projets et de l'évaluation de la Loi sur l'AMT, en conservant la motivation de l'équipe de l'AMT et l'approche de « faire-faire »;
- Réviser la planification stratégique et renforcer la coordination et l'intégration du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal;
- Développer un financement équitable, efficace et à long terme des services de transports en commun.

L'AMT se fixe des priorités, des objectifs et des projets et y associe des indicateurs qui lui permettent d'en mesurer les résultats. Ces indicateurs sont les suivants pour 2000 :

1) Indicateurs de satisfaction

- Obtenir 75 % de satisfaction des clientèles servies par l'AMT et du personnel de l'AMT.

2) Indicateurs d'achalandage

- Au moins 2 %, avec 3 % visés, d'accroissement des déplacements en transport en commun, dont :
 - +2 % pour tous les déplacements locaux et TRAM 3;
 - +5 % pour les trains et les TRAM 4 à 8.
- 90 % d'utilisation des places de stationnements incitatifs;
- 12 000 autos de moins en pointe du matin (à titre d'illustration, ce nombre correspond à la capacité de pointe d'un pont tel que le pont Mercier) en fonction de :

• Réseau de transport métropolitain pour autobus :	3 200 autos
• Réseau de trains de banlieue :	2 300 autos
• Covoiturage :	4 000 autos
• Promotion, publicité :	1 000 autos
• Titre intermédiaire :	1 500 autos
	<hr/> 12 000 autos

3) Indicateurs financiers

- Réaliser les projets prévus en 2000 à l'intérieur des budgets autorisés;
- Accroître à 44 % le ratio d'autofinancement net des trains par les usagers (49 % brut);
- Diminuer de 5 % le coût par usager des équipements métropolitains;
- Obtenir 750 000 \$ de revenus de sources commerciales.

4) Indicateurs administratifs

- Réaliser tous les projets prévus en 2000 à l'intérieur des échéanciers en respectant les normes de qualité;
- Accroître la notoriété des transports en commun par les campagnes de promotion;
- Obtenir l'accréditation ISO 9000 pour l'AMT.

L'AMT en bref



- une population de 3,2 millions d'habitants;
- plus de 1 500 000 déplacements quotidiens grâce aux transports en commun;
- 94 municipalités et la réserve indienne de Kahnawake;
- 12 municipalités régionales de comté (MRC);
- la Communauté urbaine de Montréal (CUM);
- 20 autorités organisatrices de transport (AOT);
- 13 voies réservées totalisant plus de 50 km;
- 7 terminus métropolitains comportant 118 quais capables d'accueillir 241 lignes d'autobus;
- 41 stationnements incitatifs totalisant 15 142 places de stationnement;
- 3 lignes de trains de banlieue sur 141 km de parcours jalonné de 37 gares; 180 voitures et locomotives;
- une desserte métropolitaine du stationnement incitatif Brossard/Chevrier qui effectue en moyenne 1 000 déplacements par jour;
- 25 millions de déplacements sur le réseau de transport métropolitain par autobus;
- 11 millions de déplacements annuels sur les lignes de trains de banlieue;
- 163 M\$ versés aux sociétés de transport et aux OMIT; cette somme, qui inclut 3,5 M\$ de subvention d'équilibre, est répartie de la façon suivante :

STCUM :	108,8 M\$
STRSM :	21,6 M\$
STL :	17,5 M\$
CIT et municipalités :	15,1 M\$
- des dépenses d'exploitation 1999 d'un total de 193 M\$;
- un programme triennal d'immobilisations 1999-2001 autorisé de 453 M\$, incluant 242,5 M\$ pour les prolongements du métro;
- des dépenses de fonctionnement de l'AMT de 3,6 M\$;
- une équipe de l'AMT à laquelle viennent se joindre des organismes ou des personnes à contrat selon une approche par gestion de projet et de «faire-faire».

ÉTATS FINANCIERS

1999

UNE VISION MÉTROPOLITAINE DU TRANSPORT DES PERSONNES



ACMT

Agence métropolitaine de transport

Table des matières

Les états financiers au 31 décembre 1999

Rapport des vérificateurs	2
Fonds d'exploitation	
• État des revenus, des dépenses et des revenus reportés	3
• Bilan	4
Fonds d'immobilisations	
• État des opérations et du financement permanent réalisé	5
• Bilan	6
État des actifs immobilisés	7
Notes afférentes aux états financiers	8



Rapport des vérificateurs



Aux membres du conseil d'administration de
l'Agence métropolitaine de transport

Nous avons vérifié le bilan du Fonds d'exploitation, le bilan du Fonds d'immobilisations et l'état des actifs immobilisés de l'**Agence métropolitaine de transport** [ci-après appelée l'AMT] au 31 décembre 1999 et l'état des revenus, des dépenses et des revenus reportés du Fonds d'exploitation, et l'état des opérations et du financement permanent réalisé du Fonds d'immobilisations pour l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de l'AMT. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification.

Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues au Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À notre avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de l'AMT au 31 décembre 1999 ainsi que des résultats de ses opérations et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables mentionnés à la note 2.

Les chiffres du budget sont présentés aux fins de comparaison et n'ont pas fait l'objet d'une vérification. Nous n'exprimons donc pas d'opinion sur ces chiffres.

Montréal, Québec
le 31 mars 2000

Ernst & Young S.R.L.
Comptables agréés



Fonds d'exploitation

État des revenus, des dépenses et des revenus reportés

	1999		1998
	Budget [non vérifié]	Réel	Réel
	\$	\$	\$
[en milliers de dollars]			
REVENUS			
Remises gouvernementales :			
taxe sur l'essence	47 423	44 568	44 894
droit sur l'immatriculation	41 512	42 196	41 565
Recettes de la vente de TRAM [note 4]	36 980	36 678	32 967
Recettes des trains de banlieue [note 5]	17 285	21 329	17 892
Contributions municipales aux trains de banlieue [note 5]	19 591	19 443	17 674
Subventions du ministère des Transports du Québec à l'égard du service de la dette des autorités organisatrices de transport en commun [note 15] :			
pour les trains de banlieue	21 387	20 824	21 993
pour les équipements métropolitains	5 803	5 692	5 786
Aide gouvernementale au transport adapté	375	286	241
Recettes de la desserte métropolitaine	360	394	—
Contributions municipales à la desserte métropolitaine	225	184	136
Autres	500	834	1 085
	191 441	192 428	184 233
DÉPENSES			
Répartition des recettes des trains de banlieue	3 150	3 713	2 676
Répartition des recettes de la vente de TRAM [note 4]	36 980	36 678	32 967
Aide métropolitaine et dépenses afférentes [note 6]	54 310	53 605	52 242
Trains de banlieue [note 5]	50 030	50 923	46 946
Équipements métropolitains	7 600	7 711	7 156
Service de la dette des autorités organisatrices de transport en commun [note 15] :			
pour les trains de banlieue	21 421	20 858	22 035
pour les équipements métropolitains	7 323	7 192	7 484
Dépenses de fonctionnement	3 306	3 590	3 295
Aide au développement	571	1 188	—
Aide au tarif réduit des titres de transport TRAM et dépenses afférentes [note 7]	4 411	5 394	483
Transport adapté	500	381	321
Desserte métropolitaine	900	918	133
Autres	939	903	940
	191 441	193 054	176 878
Résultat net avant subvention d'équilibre	—	(626)	7355
Subvention d'équilibre [note 8]	3 500	3 500	5 000
Résultat net	(3 500)	(4 126)	2 355
Revenus reportés au début de l'exercice	3 500	6 543	4 188
Revenus reportés à la fin de l'exercice	—	2 417	6 543

Voir les notes afférentes aux états financiers

Fonds d'exploitation

Bilan



	1999 \$	1998 \$
[en milliers de dollars]		
ACTIF		
Encaisse et dépôts à terme	8 287	21 282
Remises gouvernementales à recevoir	19 423	19 323
À recevoir des autorités organisatrices de transport en commun [note 9]	6 206	10 454
À recevoir du ministère des Transports du Québec	526	335
À recevoir des municipalités	-	129
À recevoir du ministère des Affaires municipales et de la Métropole	-	88
Pièces de rechange des trains de banlieue	1 415	1 526
Autres	1 370	926
	37 227	54 063
PASSIF ET AVOIR		
Créditeurs et frais courus	10 703	7 027
À payer aux autorités organisatrices de transport en commun [note 10]	20 404	35 200
Subvention d'équilibre à payer [note 8]	3 500	5 000
À payer à des municipalités	203	293
	34 810	47 520
AVOIR		
Revenus reportés à l'exercice suivant	2 417	6 543
	37 227	54 063

Engagements et éventualités [note 15]

Voir les notes afférentes aux états financiers

Au nom du conseil d'administration,

Administrateur

Administrateur



Fonds d'immobilisations

État des opérations et du financement permanent réalisé

	1999	1998
	\$	\$
	(en milliers de dollars)	
FINANCEMENT PERMANENT		
Subventions du ministère des Transports du Québec <i>[note 11]</i>	19 867	16 907
Contributions municipales <i>[note 12]</i>	15 135	15 657
Autres subventions	1 588	-
Autres	563	687
	37 153	33 251
Transferts d'éléments d'actif		
Transferts d'éléments d'actif des trains de banlieue <i>[note 3]</i>	-	24 129
	37 153	57 380
DÉPENSES		
Trains de banlieue		
Dorion-Rigaud – infrastructures	1 433	696
Deux-Montagnes – infrastructures	1 315	650
Blainville – matériel roulant	1 926	-
Blainville – infrastructures	1 450	129
Blainville – terrains	391	-
Équipements métropolitains		
Voies réservées	158	1 441
Terminus	125	-
Stationnements incitatifs	34	4 184
Rénovation des stations de métro du réseau initial <i>[note 15]</i>	5 265	6 259
Études de faisabilité – système léger sur rail	2 445	-
Études de faisabilité – prolongements de métro	2 222	-
Études de faisabilité – divers	638	394
Immobilisations en cours	18 917	15 772
	36 319	29 525
Transferts d'éléments d'actif		
Trains de banlieue <i>[note 3]</i>		
Dorion-Rigaud – infrastructures	-	24 129
	36 319	53 654
Financement permanent réalisé de l'exercice	834	3 726
Financement permanent réalisé au début de l'exercice	14 805	11 079
Financement permanent réalisé à la fin de l'exercice	15 639	14 805

Voir les notes afférentes aux états financiers



Fonds d'immobilisations

Bilan

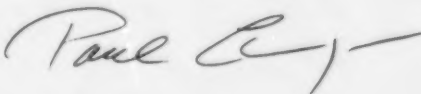
	1999	1998
	\$	\$
	(en milliers de dollars)	
ACTIF		
Épargne et dépôts à terme	21 327	21 666
À recevoir du ministère des Transports du Québec	37 213	19 100
Autres	1 139	231
	59 679	40 997
PASSIF ET AVOIR		
Créditeurs et frais courus	14 651	9 342
Billets à payer (note 14)	29 389	16 850
	44 040	26 192
AVOIR		
Financement permanent réalisé	15 639	14 805
	59 679	40 997
Engagements et éventualités (note 15)		

Voir les notes afférentes aux états financiers

Au nom du conseil d'administration,



Administrateur



Administrateur

État des actifs immobilisés

	1999	1998
	\$	\$
	[en milliers de dollars]	
ACTIFS IMMOBILISÉS		
Trains de banlieue Deux-Montagnes		
Terrains	13 504	13 504
Infrastructures	76 098	74 762
Matériel roulant	129 175	129 175
Trains de banlieue Dorion-Rigaud		
Infrastructures	26 593	24 825
Matériel roulant	48 475	48 475
Trains de banlieue Blainville		
Terrains	403	—
Infrastructures	5 275	129
Matériel roulant	6 503	2 600
Équipements métropolitains		
Voies réservées	3 679	3 498
Stationnements incitatifs	4 843	4 881
Terminus	1 784	—
Pièces de rechange des trains de banlieue	1 448	1 448
Immobilisations en cours	27 436	16 170
	345 216	319 467

AVOIR

Investissements dans les actifs immobilisés	345 216	319 467
	345 216	319 467

Engagements et éventualités (note 15)

Voir les notes afférentes aux états financiers



Notes afférentes aux états financiers



Statut et nature des activités

L'Agence métropolitaine de transport (ci-après appelée l'AMT) est une personne morale de droit public créée en vertu de la *Loi sur l'Agence métropolitaine de transport*, L.R.Q., chapitre A-7.02 (ci-après appelée la Loi). La compétence de l'AMT s'exerce sur le transport en commun métropolitain effectué sur son territoire qui est constitué de celui des municipalités mentionnées à l'annexe A de la Loi et de celui de la réserve indienne de Kahnawake. Elle a commencé ses activités le 1^{er} janvier 1996.

L'AMT a pour mission de soutenir, développer, coordonner et promouvoir le transport collectif, dont les services spéciaux de transport pour les personnes handicapées, d'améliorer les services de train de banlieue, d'en assurer le développement, de favoriser l'intégration des services entre les différents modes de transport et d'augmenter l'efficacité des corridors routiers. L'AMT exerce sa mission dans les champs de compétence suivants :

- les trains de banlieue;
- le transport métropolitain, certains services de transport de personnes par autobus et certains équipements et infrastructures nécessaires au bon fonctionnement de son réseau de transport métropolitain par autobus; et
- certaines voies de circulation routière.

Conformément à l'article 172 de la Loi, la ministre responsable a déposé à l'Assemblée nationale, le 1^{er} décembre 1999, son rapport portant sur l'évaluation de l'application de la Loi.

À la suite de ce rapport, la ministre responsable prévoit la publication d'un Livre blanc, à la mi-avril 2000, sur la réorganisation municipale dans la région de Montréal. Ce Livre blanc contiendra des recommandations quant à la planification, à la coordination et au financement du transport en commun et en ce qui concerne l'AMT en tant qu'instance métropolitaine.

Notes afférentes aux états financiers

Principales conventions comptables

Ces états financiers ont été établis selon les principes comptables généralement reconnus au Canada, selon certaines particularités de la comptabilité par fonds et de manière générale selon les directives contenues dans le *Manuel de normalisation de la comptabilité municipale au Québec*. La préparation des états financiers exige de la direction qu'elle établisse des estimations et formule des hypothèses. Les résultats réels pourraient être différents de ces estimations. De l'avis de la direction, les états financiers ont été préparés adéquatement en faisant preuve de jugement dans les limites raisonnables de l'importance relative et dans le cadre des conventions comptables résumées ci-après.

Les états financiers comprennent les fonds et l'état suivants :

i) Fonds d'exploitation

Conformément aux dispositions de la Loi et aux usages de la comptabilité par fonds, l'AMT utilise un Fonds d'exploitation pour le traitement comptable des opérations courantes relatives à la prestation de services et à son fonctionnement, ainsi que les comptes d'actifs et de passifs s'y rapportant.

ii) Fonds d'immobilisations

Conformément aux dispositions de la Loi et aux usages de la comptabilité par fonds, l'AMT utilise un Fonds d'immobilisations pour enregistrer et contrôler les revenus et dépenses en immobilisations.

iii) État des actifs immobilisés

L'AMT utilise un état des actifs immobilisés pour comptabiliser les éléments d'actifs immobilisés acquis à même son Fonds d'immobilisations.

Méthode de comptabilité

Les opérations de l'AMT sont comptabilisées selon la méthode de la comptabilité d'exercice.

Subventions gouvernementales

Les subventions gouvernementales sont comptabilisées à titre de revenu ou de financement permanent dans le fonds approprié et dans l'exercice pour lequel elles sont octroyées.

Pièces de rechange

Les pièces de rechange des trains de banlieue sont évaluées au moindre du coût, moins une provision pour désuétude, et de la valeur de remplacement.

Immobilisations

Les immobilisations sont comptabilisées au coût dans l'état des actifs immobilisés et ne sont pas amorties.

Notes afférentes aux états financiers



Transferts d'éléments d'actif nécessaires à l'exploitation des trains de banlieue

Le ministère des Transports du Québec (ci-après appelé le MTQ) a cédé, en 1998, ses droits de propriété dans les aménagements des gares et tous les accessoires et équipements de la ligne de trains de banlieue Montréal/Dorion-Rigaud. Ce transfert, au montant de 24 129 000 \$, représente les coûts accumulés dans les comptes du MTQ pour les biens dont il était propriétaire.

Recettes de la vente de TRAM

Les recettes de la vente de TRAM proviennent des titres de transport métropolitain de l'AMT qui sont vendus par les autorités organisatrices de transport en commun (ci-après appelées AOT) et qui permettent à une personne d'utiliser des services de transport en commun offerts par plus d'une AOT.

Répartition des recettes de la vente de TRAM

L'AMT, conformément à l'article 42 de la Loi, partage avec les AOT les recettes provenant de la vente des titres de transport métropolitain selon l'utilisation par les usagers de leur réseau de transport respectif.

La répartition des recettes provenant de la vente des titres de transport métropolitain se détaille comme suit :

	1999	1998
	\$	\$
Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal	15 454	13 514
Société de transport de la Rive-Sud de Montréal	10 434	10 986
Société de transport de la Ville de Laval	5 889	5 764
Conseils intermunicipaux de transport	3 667	2 103
Municipalités	1 254	600
	36 678	32 967

Notes afférentes aux états financiers

Trains de banlieue

Recettes des trains de banlieue

Les recettes tarifaires du réseau de trains de banlieue proviennent des titres intégrés, c'est-à-dire des titres qui permettent de circuler sur le réseau de trains de banlieue et les réseaux de la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal [ci-après appelée STCUM], de la Société de transport de la Ville de Laval [ci-après appelée la STL], de la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal [ci-après appelée STRSM], des conseils intermunicipaux de transport [ci-après appelés CIT] et des municipalités organisant sur une base individuelle leur service de transport en commun, et des titres non intégrés, c'est-à-dire des titres qui ne permettent d'accéder qu'au réseau de trains de banlieue.

Les recettes des trois lignes de trains de banlieue se répartissent comme suit :

	Budget 1999 (non vérifié)	1999 Réal	1998 Réal
	\$	\$	\$
Deux-Montagnes	8 800	12 462	11 112
Dorion-Rigaud	5 385	5 713	4 808
Blainville	3 100	3 154	1 972
	17 285	21 329	17 892

Contributions municipales aux trains de banlieue

Pour financer une partie des coûts d'exploitation et de gestion des lignes de trains de banlieue Deux-Montagnes et Dorion-Rigaud, l'AMT répartit 40 % de ces coûts entre les municipalités desservies par une ligne de trains de banlieue selon les trains-kilomètres desservant chaque tronçon. Les municipalités dont le territoire est desservi par un même tronçon se partagent le montant établi pour ce tronçon au prorata de leur richesse foncière uniformisée, au sens de l'article 261.1 de la *Loi sur la fiscalité municipale*, L.R.Q., chapitre F-2.1, établie pour l'exercice de référence. Pour les municipalités qui font partie du territoire de la Communauté urbaine de Montréal [ci-après appelée la CUM], l'AMT facture la CUM qui doit, selon les modalités de versement prescrites par la Loi, le cas échéant, payer à l'AMT une somme égale au total de celle que les municipalités de son territoire auraient dû payer.

Pour financer une partie des coûts d'exploitation et de gestion de la ligne de trains de banlieue Blainville, à l'exception des coûts d'exploitation de la liaison Jean-Talon/Windsor, l'AMT répartit 40 % de ces coûts entre les municipalités desservies par cette ligne de trains de banlieue, selon le nombre de départs de trains de banlieue, à chaque gare, pour chaque tronçon. Lorsque la somme des recettes tarifaires nettes affectées aux trains de banlieue et la contribution municipale (40 %) excèdent 70 % des coûts d'exploitation et de gestion des trains de banlieue, l'excédent est partagé en deux parts égales entre les municipalités desservies par cette ligne de trains de banlieue, à titre de ristourne d'efficacité, et l'AMT. Dans le cas du CIT des Basses Laurentides, le partage de ces coûts entre les municipalités desservies s'effectue selon une formule de répartition propre au CIT des Basses Laurentides.

Notes afférentes aux états financiers

Trains de banlieue [suite]

Contributions municipales aux trains de banlieue [suite]

Les contributions municipales aux trois lignes de trains de banlieue se répartissent comme suit :

	Budget 1999 [non vérifié]	1999 Réel		1998 Réel	
	\$	\$	% du coût des trains	\$	% du coût des trains
Deux-Montagnes	9 828	9 713	40 %	9 238	40%
Dorion-Rigaud	7 772	7 743	40 %	7 674	40%
	17 600	17 456	—	16 912	—
Blainville	2 412	2 582	40 %	915	40%
Blainville – ristourne d'efficacité	(421)	(605)	(9 %)	(153)	(7%)
	1 991	1 987	31 %	762	33%
	19 591	19 443	—	17 674	—

Coûts d'exploitation

Les coûts d'exploitation et de gestion des trois lignes de trains de banlieue et de la liaison Jean-Talon/Windsor se répartissent comme suit :

	Budget 1999 [non vérifié]	1999 Réel	1998 Réel
	\$	\$	\$
Deux-Montagnes	24 571	24 282	23 096
Dorion-Rigaud	19 429	19 358	19 184
Blainville	6 030	6 480	4 666
Liaison Jean-Talon/Windsor	—	803	—
	50 030	50 923	46 946

Notes afférentes aux états financiers

Aide métropolitaine et dépenses afférentes

L'AMT a attribué, selon des facteurs et des modalités qu'elle a établis, une aide financière aux AOT afin de compenser, en tout ou en partie, les coûts de leur apport au réseau de transport métropolitain par autobus ou au réseau du métro, ou les coûts de desserte d'une voie de circulation réservée.

Le montant de l'aide métropolitaine se calcule comme suit :

- 0,20 \$ par passager évalué selon le relevé des tourniquets du réseau du métro;
- 0,50 \$ par passager qui accède aux services de transport métropolitain par autobus à un point d'embarquement situé sur le territoire de l'AMT, en pointe du matin, évalué à partir de trois relevés effectués au cours de l'année.

Le montant de l'aide métropolitaine se répartit comme suit :

	Budget 1999 [non vérifié] \$	1999 Réel \$	1998 Réel \$
Métro :			
Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal	41 527	41 190	40 329
Autobus :			
Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal	6 160	6 077	5 985
Société de transport de la Rive-Sud de Montréal	3 062	2 975	2 928
Société de transport de la Ville de Laval	1 968	1 651	1 495
Conseils intermunicipaux de transport	1 336	1 414	1 258
Municipalités	257	258	247
	12 783	12 375	11 913
Dépenses afférentes	—	40	—
	54 310	53 605	52 242

Notes afférentes aux états financiers

Aide au tarif réduit des titres de transport TRAM et dépenses afférentes

En vertu du paragraphe 9 de l'alinéa 1 de l'article 35 de la Loi, l'AMT assume, en 1999, le rabais consenti aux titres de transport TRAM. Cette approche fait en sorte que le manque à gagner imputable aux tarifs réduits, pour l'année 1999, n'est pas assumé par les AOT. Pour l'année 1999, l'AMT a augmenté le plafond de 3 739 000 \$ à 4 160 000 \$ pour la TRAM 3 et le plafond de 497 000 \$ à 764 000 \$ pour la TRAM des zones 4 à 8, pour l'aide au tarif réduit des titres de transport TRAM, afin de tenir compte de l'augmentation des services. En 1998, l'AMT a assumé ponctuellement la perte de revenus nets découlant de l'élargissement de l'intégration tarifaire aux CIT et aux municipalités pour la période du 1^{er} juillet au 31 décembre 1998.

L'aide au tarif réduit des titres du transport TRAM se répartit comme suit :

	Budget 1999 [non vérifié]	1999 Réal
	\$	\$
Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal	1 634	2 238
Société de transport de la Ville de Laval	1 301	1 216
Société de transport de la Rive-Sud de Montréal	1 104	1 210
Conseils intermunicipaux de transport	150	198
Municipalités	47	62
	4 236	4 924
Dépenses afférentes	175	470
	4 411	5 394

Notes afférentes aux états financiers

● Subvention d'équilibre

La création de l'AMT a donné lieu à une redistribution du fardeau fiscal entre les municipalités de son territoire, qui se traduit, pour certaines, par une augmentation de leur contribution au financement du transport en commun.

Afin d'atténuer cet impact budgétaire pour les cinq premiers exercices financiers de l'AMT, la Loi prévoit que l'AMT doit affecter, à même ses surplus, un montant devant être réparti entre les municipalités des secteurs Vaudreuil et Deux-Montagnes qui contribuent aux coûts des trains de banlieue et, s'il y a lieu, entre la STCUM, la STL et la STRSM.

La Loi prévoit qu'en 1999, la subvention d'équilibre est répartie de sorte que 350 000 \$ sont d'abord versés aux municipalités des secteurs Vaudreuil et Deux-Montagnes qui contribuent aux coûts d'exploitation et de gestion des trains de banlieue et qui ne font pas partie d'une société de transport. Le solde doit ensuite être versé, selon le cas, aux sociétés de transport, selon les critères et modalités de répartition déterminés par le gouvernement.

Le 31 mars 2000, le conseil d'administration a décidé de verser une subvention d'équilibre de 3 500 000 \$ pour l'exercice 1999.

	1999 \$	1998 \$
Société de transport de la Ville de Laval	1 575	2 250
Société de transport de la Rive-Sud de Montréal	1 575	2 250
Municipalités	350	500
	3 500	5 000

Notes afférentes aux états financiers



● À recevoir des autorités organisatrices de transport en commun

	1999	1998
	\$	\$
Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal	3 430	4 949
Société de transport de la Rive-Sud de Montréal	1 235	2 042
Conseils intermunicipaux de transport	807	1 208
Société de transport de la Ville de Laval	698	2 150
Municipalités	36	105
	6 206	10 454

● À payer aux autorités organisatrices de transport en commun

	1999	1998
	\$	\$
Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal	16 832	30 770
Société de transport de la Ville de Laval	1 634	1 227
Société de transport de la Rive-Sud de Montréal	1 001	2 415
Conseils intermunicipaux de transport	879	645
Municipalités	58	143
	20 404	35 200

Notes afférentes aux états financiers

Subventions du ministère des Transports du Québec

En vertu du programme d'aide gouvernementale au transport en commun administré par le MTQ, l'AMT reçoit des subventions relatives aux dépenses admissibles encourues pour l'acquisition d'immobilisations. Les subventions sont versées sous la forme de contribution au service de la dette [note 14].

Contributions municipales

Pour financer une partie des dépenses en immobilisations du Fonds d'immobilisations, les municipalités dont le territoire est compris dans celui de l'AMT doivent verser annuellement un montant représentant un cent par 100 \$ de leur richesse foncière uniformisée au sens de l'article 261.1 de la *Loi sur la fiscalité municipale*, L.R.Q., chapitre F-2.1, établie pour l'exercice de référence.

Facilité de crédit

Conformément au Décret no 1143-98 du 2 septembre 1998, le gouvernement du Québec a autorisé l'AMT, jusqu'au 30 septembre 2001, à contracter au Canada des emprunts à taux variable ou à taux fixe auprès d'institutions financières ou auprès du ministère des Finances, jusqu'à un montant incluant les coûts de financement n'excédant pas 50 000 000 \$ en monnaie légale du Canada. Le terme de ces emprunts ne devra en aucun temps excéder un an.

Notes afférentes aux états financiers

Billets à payer

L'AMT a contracté des emprunts auprès du ministère des Finances en sa qualité de gestionnaire du Fonds de financement. En vertu du programme d'aide gouvernementale au transport en commun, le MTQ s'est engagé à verser à l'AMT une subvention annuelle d'un montant correspondant au remboursement de ces billets, capital et intérêts.

Les billets à payer se détaillent comme suit :

Date d'émission	Montant autorisé	Taux d'intérêt	Date de l'échéance	Solde au début de l'exercice	Émission au cours de l'exercice	Remboursement au cours de l'exercice	Solde à la fin de l'exercice
	\$	%		\$	\$	\$	\$
1998-12-29	16 850	5,046	2003-12-01	16 850	—	(1 400)	15 450
1999-12-03	13 939	6,320	2009-06-01	—	13 939	—	13 939
				16 850	13 939	(1 400)	29 389

Les remboursements annuels en capital et intérêts de ces billets pour les prochains exercices se répartissent comme suit :

	\$
2000	4 140
2001	4 140
2002	4 140
2003	13 530
2004	1 973
2005 et suivants	8 881
	36 804
Moins les intérêts	7 415
	29 389

Notes afférentes aux états financiers

Engagements et éventualités

Engagements

L'AMT a des ententes contractuelles avec certains fournisseurs, principalement à l'égard de l'exploitation et de la gestion des trains de banlieue et des équipements métropolitains. Les engagements en vertu de ces contrats pour les prochains exercices se répartissent comme suit :

	\$
2000	37 198
2001	20 813
2002	17 696
2003	17 244
2004	17 236
2005 et suivants	17 932
	128 119

Rénovation des stations de métro du réseau initial

En vertu d'une entente intervenue entre le MTQ, la STCUM et l'AMT relativement à la rénovation des stations de métro du réseau initial, du Centre de contrôle Providence, du terminus Mont-Royal et du terminus Rosemont, l'AMT s'est engagée à assumer une quote-part de 25 % des dépenses admissibles, et ce, jusqu'à un montant n'excédant pas 15 000 000 \$. Le coût du programme de rénovation totalise 60 000 000 \$. Le MTQ accorde à la STCUM une aide financière représentant 50 % des dépenses admissibles jusqu'à un maximum de 30 000 000 \$ pour effectuer lesdits travaux.

En remboursement des dépenses admissibles, l'AMT s'est engagée à payer à la STCUM, pour la période du 1^{er} janvier 2000 au 31 décembre 2000, une somme ne pouvant excéder 2 506 545 \$.

Achat de locomotives pour la ligne de trains de banlieue Dorion-Rigaud

Le 28 mai 1999, l'AMT a octroyé un contrat au montant total de 22 601 600 \$ (15 487 822 \$ US) à General Motors Corporation (ci-après appelée GMC) pour la livraison de sept locomotives au cours du prochain exercice. Une lettre de garantie irrévocable a été émise par la Banque Nationale du Canada en faveur de GMC pour garantir le paiement du montant de ce contrat.

Actifs à être transférés à l'AMT

En vertu de la Loi, l'AMT doit acquérir, par voie de transfert, une série d'équipements métropolitains identifiés au Décret no 567-96 du 15 mai 1996 et comprenant des parcs de stationnement incitatif, des terminus et des infrastructures de nature métropolitaine. Ce transfert d'actifs doit se faire de gré à gré par entente avec les propriétaires actuels et les prises en charge du coût d'exploitation et d'immobilisations de ces actifs sont conditionnelles au transfert de propriété. Bien que le transfert de ces actifs à l'AMT ne soit pas effectué, l'AMT a remboursé les propriétaires actuels, en capital et intérêts, le service de la dette restant et les coûts d'exploitation de ces équipements métropolitains depuis le 1^{er} janvier 1996.

Notes afférentes aux états financiers

Engagements et éventualités [suite]

Service de la dette des sociétés de transport pour les trains de banlieue et les équipements métropolitains

En vertu des articles 38 et 152 de la Loi, la STCUM, la STRSM et la STL conservent le service de la dette afférent au financement des biens dont la propriété est transférée ou sera transférée à l'AMT. Les trois sociétés de transport demeurent responsables des engagements que comportent les valeurs mobilières qu'elles ont émises et qui continuent de constituer pour elles des obligations directes et générales. L'AMT rembourse la STCUM, la STRSM et la STL, en capital et intérêts, selon les échéances du service de la dette de ces dernières. Les paiements futurs en vertu de ces obligations, pour lesquelles l'AMT reçoit actuellement des subventions pour une partie de ces paiements, se répartissent comme suit pour les prochains exercices :

	\$
2000	20 278
2001	23 990
2002	15 701
2003	9 331
2004	7 523
2005 et suivants	7 430
	84 253

Assurances

Pour l'exploitation des lignes de trains de banlieue, l'AMT partage, selon des formules préétablies, la responsabilité pour toute réclamation de quelque nature ou les dommages qui pourraient survenir dans le cadre de l'exploitation de ces lignes de trains de banlieue. Une provision égale à 0,5 % des budgets d'exploitation annuels des trains de banlieue, jusqu'à concurrence d'une provision cumulative de 5 000 000 \$, est comptabilisée aux livres de l'AMT pour couvrir les risques qui ne sont pas assurés en relation avec l'exploitation des trains de banlieue. Le total du montant provisionné à ce jour s'élève à 774 000 \$ [535 000 \$ en 1998].

Chiffres comparatifs

Certains chiffres de l'exercice précédent ont été reclassés en fonction de la présentation adoptée pour l'exercice courant.